Karl Jung.
Diss. Würzburg. 1914.

59364

EIN LUFTKRIEGSRECHT.

INAUGURAL-DISSERTATION

VERFASST UND DER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

KGL. BAYER. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

ZUR ERLANGUNG DER

STAATSWISSENSCHAFTLICHEN DOKTORWÜRDE

VORGELEGT VON

KARL JUNG

AUS

ERFURT.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

WÜRZBURG
BUCHDRUCKEREI FRANZ STAUDENRAUS
1914.

Diss. Würzburg 1914.

Referent:
Geheimer Hofrat Prof. Dr. Meurer.

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung:
Bedeutung der Luftfahrt für den Krieg.

1. Historische Entwicklung der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung ihrer Verwendung im Kriege.
2. Aussichten für die Verwendungsmöglichkeit der modernen Luftfahrzeuge in einem zukünftigen Kriege.

I. Kapitel.
Der friedensrechtliche Luftfahrtverkehr.

1. Das Luftfahrtgesetz in Russland und England.
2. Das Luftfahrtgesetz in Österreich.
3. Der Luftfahrtgesetzentwurf in Holland und das Luftfahrtgesetz in Connecticut.
4. Das Abkommen über den Verkehr von Luftfahrzeugen zwischen Deutschland und Frankreich.
5. Vorschlag zu einem Abkommen der Kulturstaaten über den Verkehr von Luftfahrzeugen.

II. Kapitel.
Das gute Gelingen der Kodifikation eines Luftkriegsrechtes ist von gewissen prinzipiellen Voraussetzungen abhängig.

1. Die kriegsrechtlichen Fragen, über die an sich eine Einigung erzielt werden kann, müssen in der richtigen Weise vorbereitet werden.
2. Es muss auf den eigentümlichen Charakter des Krieges Rücksicht genommen werden.

III. Kapitel.
Teile des Luftraumes, die von den Kriegführenden zu Kriegszwecken benutzt werden dürfen.

1. Der Luftraum über dem offenen Meer und den Küstengewässern.
2. Der Luftraum über dem Landgebiet:
   a) Rechtliche Stellung des Luftraumes zum Grundstaat.
   b) Folgerungen, die sich aus der Luftfreiheit für den Kriegsschauplatz ergeben.
   c) Folgerungen, die sich aus der Souveränität der Grundstaaten im Luftraum für den Kriegsschauplatz ergeben.

IV. Kapitel.
Der Luftkriegsschauplatz.

1. Feststellung, ob es einen Luftkriegsschauplatz gibt, der vom Land- und Seekriegsschauplatz getrennt ist.
2. Genaue Grenzfestsetzung zwischen See- und Landkriegsschauplatz.

V. Kapitel.
Das Flaggenrecht der Luftfahrzeuge.

1. Flaggenrecht der Staatsluftfahrzeuge.
2. Flaggenrecht der Privatluftfahrzeuge.
3. Flaggenrecht der Sanitätsluftfahrzeuge.
4. Bedingungen, unter denen ein Flaggenwechsel, durch welchen Privatfahrzeuge den Charakter von Kriegsfahrzeugen bekommen, gestattet ist.

VI. Kapitel.
Kriegerische Handlungen von Luftfahrzeugen aus.

1. Das Verbot zum Werfen von Geschossen aus Luftfahrzeugen.
2. Das Verbot, unverteidigte Orte von Luftfahrzeugen aus anzugreifen.

VII. Kapitel.
Behandlung der Luftfahrzeuge.

1. Behandlung der Luftfahrzeuge über dem Landgebiet.
   a) Die Kriegsluftfahrzeuge der Kriegführenden.
   b) Die Privatluftfahrzeuge der Kriegführenden.
   c) Die neutralen Kriegsluftfahrzeuge.
   d) Die neutralen Privatluftfahrzeuge.
2. Behandlung der Luftfahrzeuge im Luftraum über dem Meere
   a) Die Kriegsluftfahrzeuge der Kriegführenden.
   b) Die Privatluftfahrzeuge der Kriegsparteien.
   c) Die neutralen Luftfahrzeuge.

VIII. Kapitel.
Behandlung der Luftfahrer.

1. Stellung der Luftfahrer im allgemeinen.
2. Behandlung der in Luftfahrzeugen aufgefahrenen Militärpersonen im besonderen.
   a) Die Militärpersonen des Feindes.
   b) Die Militärpersonen der Neutralen.
   c) Die Militärpersonen des eigenen Heeres.
3. Behandlung der in Luftfahrzeugen aufgefahrenen Privatpersonen
   a) feindlicher und neutraler Mächte,
   b) des eigenen Staates.

Anhang:

Die friedensrechtlichen Luftfahrtgesetze.

1. Preussen.
2. England.
3. Italien.
4. Österreich.
5. Schweiz.
6. Deutschland:
   I. Das deutsch-französische Abkommen von 1913.
   II. Entwurf eines Luftverkehrs-Gesetzes 1914.
7. Frankreich:
   I. Das deutsch-französische Abkommen von 1913 vgl. S. 163.
   II. Projet de loi sur la navigation aérienne.
   III. Das französische Luftfahrtgesetz vom 17. Dez. 1913.
8. Holland.
9. Connecticut.

Literatur.

Actes et documents: Deuxième Conférence internationale de la Paix La Haye, I. Tome 1908, II. Tome 1909, III. Tome 1909.

Adler, Arthur, Die Spionage: Eine völkerrechtliche Studie, Marburg 1906.

Annuaire de l'institut de droit international Bd. XXIV 1911.

Annuaire de l'institut de droit international Bd. XXV 1912.

Annuaire de l'institut de droit international Bd. XXVI 1913.

Association de droit international compte rendu de la 28. conférence (Madrid) Octobre 1er—6me 1913 Londres 1914.

Beling, Dr. E., Die strafrechtliche Bedeutung der Exterritorialität, Breslau 1896.

Bielenberg, Dr. Joh., Die Freiheit des Luftraumes, Berlin 1911.

Bluntschli, Dr. J. C., Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten, Nördlingen 1878.

Boeckner, Otto, Der Kriegsschauplatz, ein Beitrag zum neuzeitlichen Völkerrecht, Berlin 1911.

Boidin, Paul, Les lois de la guerre et les deux conférences de la Haye, Paris 1908.

Bonfils-Grah, Lehrbuch des Völkerrechtes für Studium und Praxis, Berlin 1904.

Bornhak, Conr., Grundriss des deutschen Staatsrechtes, Leipzig 1912.

Conférence internationale de la paix, La Haye 18. Mai — 29. Juillet 1899, La Haye 1899.

Eswein, Das Recht der Luftschiffahrt, Frankenthal 1910.

Fauchille, Paul, Régime juridique des aérostats in Annuaire de l'institut de droit international XIX 1902, Session de Bruxelles 1902.

— Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats in Revue générale de droit international public., Tome VIII, Paris 1901.

— La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix, in Revue juridique internationale de la Locomotion Aérienne Paris. A. Pedone 1—1910.

Felddienstordnung, Berlin 1908.

Frank, Dr. Reinhard, Das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich nebst Einführungsgesetz, Tübingen 1911.

Gareis, Karl, Juristische Ausblicke in die Zukunft des Luftschiffahrtbetriebes in der Beilage der Münchner Neuesten Nachrichten vom 17. Februar Nr. 39. 1909.

Geffcken, Das Seekriegsrecht, abgedr. im Handbuch des Völkerrechtes. Herausgeg. von Dr. Franz v. Holtzendorff, IV. Bd., Hamburg 1889.

Grote, v. Dr. Friedr., Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt, Borna-Leipzig 1907.

Grotius, Hugo, 3 Bücher über das Recht des Krieges und Friedens, übersetzt von J. H. v. Kirchmann, Berlin 1869.

Grünwald, Dr., Das Luftschiff, Hannover 1908.

Hearne, R. P., Der Luftkrieg, Berlin 1909.

Heffter Dr. Aug. Wilh., Das europäische Völkerrecht der Gegenwart, VIII. Ausg., bearbeitet von Dr. F. Heinrich Geffcken, Berlin 1888.

Herz, Dr. Paul und Dr. Gg. Ernst, Militärstrafgesetzbuch für das deutsche Reich, Berlin 1908.

Hildebrandt, A., Die Luftschiffahrt, München und Berlin 1910.

— Luftschiffe oder Flugzeuge abgedr. in der Gartenlaube, Leipzig 1913, Nr. 2.

Hilty, Dr., Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone im Archiv für öffentliches Recht, Tübingen 1905.

Hollatz, Dr. H., Der gegenwärtige Stand der Luftrechtswissenschaft in Schweizerische Jur. Ztg. Heft 16 v. 15. Febr. 1912.

d'Hooge, H. E., In Congrès International d'Aéronautique Nancy 18 bis 23. Sept. 1909, Paris 1909.

Kirchhoff, Arthur, Die Erschliessung des Luftmeeres, Leipzig 1910.

Kohler, Jos., Luftfahrtrecht in Zeitschrift „Luftfahrt und Wissenschaft" herausgg. von Jos. Sticker, Berlin 1912.

Koppmann, Clem., Militär-Strafgesetzbuch und Militär-Strafgerichtsordnung für das Königreich Bayern, München 1870.

Krupp, Friedrich, A.-G., Ballonabwehrkanonen.

Linke, Dr. Franz, Die Luftschiffahrt von Montgolfier bis Graf Zeppelin, Berlin 1909.

v. Liszt, Dr. Franz, Das Völkerrecht, Berlin 1910 u. 1913.

Lueder, Dr., Im Handbuch des Völkerrechtes, IV. Bd. von Dr. Frz. von Holtzendorff, Hamburg 1889.

Lycklama, Jenny, A Nijehold in: La souveraineté aérienne, abgedruckt in Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, Paris A Pedone 1910.

v. Martens, Friedr., Völkerrecht, Deutsche Ausgabe von Karl Bergbohm II. Bd., Berlin 1886.

Meili Dr. F., Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht, Zürich 1908.

Meurer, Christian, Die Haager Friedenskonferenz, II. Bd. München 1907.

— Luftschiffahrtsrecht, München-Berlin 1909.

Meyer, Dr. Alex, Das Luftrecht auf der Madrider Session des Institut de droit international in Juristische Wochenschr. Nr. 19 von 1911.

Meyer, Dr. Alex, Der erste internationale Kongress für Luftrecht abgedruckt in: Juristische Wochenschrift Nr. 14 von 1911.

— Der zweite internationale Kongress für Luftrecht abgedruckt in: Juristische Wochenschrift Nr. 13, 1912.

— Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung, Frankfurt 1909.

Militärstrafgesetzbuch für das Königreich Bayern, amtliche Ausgabe, München 1869.

Nippold, Ottfried, Die zweite Haager Friedenskonferenz, Leipzig, I. Bd. 1908, II. Bd. 1911.

Nys, Ernest, Droit et aérostats in Revue de droit international et de législation comparée Brüssel Tome IV. 1902.

Ovidius, Metamorphoses, edidit R. Merkel, Leipzig 1909.

Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1903.

Quaritsch, Im Kompendium des Europäischen Völkerrechtes, Berlin 1908, VIII. Aufl.

Rauchalles, Heinr., Die deutsche Reichsverfassung, Ansbach 1907.

Revue de droit international et de législation comparée Tome VII 1875.

Rivier, Alfons, Lehrbuch des Völkerrechtes, Stuttgart 1899.

Scholz, Dr. Frz., Im Archiv für öffentliches Recht, Tübingen 1905, über Paul Fauchille: Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats.

Schroeder, Ferd., Der Luftflug (Geschichte und Recht) Berlin 1911.

Schücking, Walter, Das Küstenmeer im internationalen Rechte, Göttingen 1897.

Solms, H. L., Militärstrafgesetzbuch für das deutsche Reich, Berlin 1893.

Stael-Holstein, L. de: La réglementation de la guerre des airs La Haye 1911.

Sturm, Dr. A., Das Luftschiffahrtrecht in Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechtes.

Ullmann, E., Völkerrecht, Freiburg 1898.

Weck, Herm., Deutsches Luftrecht, Berlin 1913.

Wehberg, Dr. Hans, Beziehungen des Luftkrieges zum Land- und Seekriege, abgedr. in: Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt 23. Febr. 1910, Nr. 4.

Zitelmann, Ernst, Luftschiffahrtsrecht, Leipzig 1910.

Zorn, Albert, Das Kriegsrecht zu Lande, Berlin 1906.

Zorn, Grundzüge des Völkerrechtes, Leipzig 1910.

Gesetze.

Reichsgesetzblatt von 1899 Nr. 24.

Reichsgesetzblatt von 1901 S. 464.

Ministerialblatt für die preussische innere Verwaltung vom 30. Nov. 1910.

Entwurf eines Luftverkehrs-Gesetzes. Dem Reichstag vorgelegt am 31. Jan. 1914.

England: Aerial Navigation Act. 1911 2. Juni 1911.
Aerial Navigation Act. 1913 14. Febr. 1913.
Statutory Rules and orders 1913, Aerial Navigation.
S. R. & O. Nr. 228 and Nr. 243.

Italien: Legge 30 giugno 1912 Anno 1912 Num. 689.

Österreich: Reichsgesetzblatt für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder LXXXVII Stück 1912 vom 12. Nov. 1912.
Reichsgesetzblatt für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder. CI. Stück vom 31. Dez. 1912.
Reichsgesetzblatt für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder. V. Stück vom 25. Januar 1913.

Schweiz: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betr. teilweise Revision der Bundesverfassung (Gesetzgebung über Automobilverkehr und Luftschiffahrt) vom 22. März 1910.

Deutsch-Französisches Abkommen, Reichsgesetzblatt Nr. 48, 1913.

Frankreich: Chambre des Deputés dixième législatoire Session de 1913 Projet de loi sur la navigation aérienne. Luftfahrtgesetz vom 17. Dezember 1913.

Holland: Voorloopige regeling van hef verkeer met vliegtuigen en luchtschepen (Luchtvaartwet) 25; 186 Zitting 1912 — 1913 Nr. 1 — 8.

Connecticut: Public Act 1911 (Substitute for Senate Bill 37) Chapter 86.

Zeitschriften und Zeitungen.

Deutsche Luftfahrerzeitschrift.
Erfurter Allgemeiner Anzeiger.
Flug-Sport.
Frankfurter Zeitung.
Gothaisches Tageblatt.
Kölnische Zeitung.

Einleitung.

Historische Entwicklung der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung ihrer Verwendung im Kriege.

Tief eingewurzelt ist seit ewigen Zeiten in der menschlichen Seele der Wunsch, es den Vögeln gleich zu tun, und sich den Luftraum untertänig zu machen. So finden wir in der Literatur des Altertums bereits Erzählungen, die von einem Fluge der Menschen träumen. Es sei nur an die Metamorphosen des Ovid erinnert, in denen der Dichter von einem Fluge des Dädalus und Ikarus berichtet.[1]) Im Jahre 1670 gab der Jesuit François Lana ein Buch heraus betitelt „Prodromo overo saggio di alcune inventioni nuove premesso all' arte maestra", in dem er einen Aerostat beschreibt, den er durch vier grosse, luftleer gemachte Metallkugeln zum Steigen bringen wollte. Von einer Durchführung dieses Projektes sah er ab und hoffte, dass Gott die Eroberung der Luft nicht zulassen werde, da hierdurch zu grosse Umwälzungen entstehen würden. Da in diesem Werke zum ersten Male der Gedanke auftritt, vom Luftschiff aus vernichtend auf die darunter liegende Erde zu wirken, sei im folgenden der genaue Inhalt angegeben: „Qui ne voit, que pas une cité ne serait à l'abrid' une surprise; à tout instant la nacelle pourrait se diriger vers elle et, atterrissant, descendre des soldats, elle pourrait aussi s'en prendre aux maisons particulières et aux navires;

[1]) Ovidius Metamorphoses Liber VIII Vers 200—203. Postquam manus ultima coeptis. Imposita est, geminas opifex libravit in alas ipse suum corpus, motaque pependit in aura.

elle pourrait, en jetant de lourds poids, détruire les cordages, ou encore fusiller les équipages, incendier de bâtiments eux-mêmes à l'aide de feux artificiels et les bombes: plus de sécurité ni pour les navires donc, ni pour les maisons ni pour les châteaux, ni pour les villes.[1])

Fast ein Jahrhundert später im Jahre 1755 beschrieb der Dominikaner Joseph Galien ein Luftschiff, das grösser als die Stadt Avignon werden sollte, mit dem er eine grosse Armee nebst ihrer gesamten Bagage befördern wollte.[2])

Der Ruhm als erster Mensch einen Flug unternommen

Der erste Mensch, der einen Flug unternahm, war der Physiker Don Guzmann,[3]) der im Jahre 1709 in Lissabon in Gegenwart des Königs in die Lüfte stieg.[4])

Im Jahre 1783 wurde dann von den Gebrüdern Montgolfier nach langem Studium der Heissluftballon erfunden, auf dem in demselben Jahre der Edelmann Pilâtre de Rosier aufstieg.[5]) In demselben Jahre machte Géroud de Villette darauf aufmerksam, welch hohe Bedeutung die Ballons für den Krieg hätten zur Erkundung der Stellungen, Manöver, Marschrichtungen und Anordnungen des Feindes.[6]) Es erfolgten in der Folgezeit eine ganze Anzahl von Ballonaufstiegen, unter denen ich den von Charles, dem Erfinder der Wasserstoff-Ballons erwähnen möchte. Wichtig ist der Flug Blanchard's im Jahre 1785 über den Kanal, da Blanchard behauptete, vermittels Ruder und Steuer seinen Ballon lenken zu können.[7])

---

[1]) E. Nys: Droit et Aérostats in Revue de Droit International et de législation comparée 1902 S. 506/7.

[2]) Ebendaselbst S. 507.

[3]) Kölnische Zeitung Nr. 715 vom 5. Juli 1908.

[4]) Es handelt sich hier um ein Flugzeug und nicht wie A. Hildebrandt in Luftschiffahrt S. 6 und Dr. F. Meili, Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht S. 8 sagt um einen Luftballon.

[5]) A. Hildebrandt, Luftschiffahrt S. 13 u. S. 18.

[6]) E. Nys, a. a. O. S. 510.

[7]) Dr. Franz Linke, Die Luftschiffahrt von Montgolfier bis Graf Zeppelin S. 16.

Am 16. Juni desselben Jahres versuchte Pilâtre de Rosier zusammen mit Romain auf einem Luftballon, der eine Verbindung der sog. Montgolfiere (Heissluftballon) und Charliere (Wasserstoffgasballon) war, ebenfalls den Kanal zu überfliegen, aber die Fahrt misslang, und die Beiden wurden die ersten Opfer der Luftfahrt.[1])

Frankreich war es, das zuerst den Luftballon zu Kriegszwecken verwandte. Im Jahre 1793 unterbreitete Monge dem Comité de salut public den Vorschlag, im Kriege Ballons zu verwenden.[2]) Man folgte dieser Anregung, und in demselben Jahre verwandte Chanal bei der Belagerung von Condé Pilotenballons, die den ausserhalb stehenden Truppen Nachrichten überbringen sollten. Leider verlief dieser erste Versuch ungünstig, denn die Ballons fielen in die Hände des Feindes.[3]) Doch liess man sich durch diesen Misserfolg nicht abschrecken. Bereits im Jahre 1794 wurde ein von Gyton de Morveau eigens zu Kriegszwecken konstruierter Fesselballon, „Entreprenant" genannt, in das Kriegslager geschickt. Man brauchte zur Bedienung dieses Ballons geübte Leute, und so wurde am 2. April 1794 die erste Luftschifferkompagnie gebildet. Den Franzosen gebührt also die Anerkennung, diese für den Krieg sehr wichtige Truppe zuerst in die Armee eingeführt zu haben. Die Kompagnie bestand aus einem Kapitän, 1 Feldwebel, 3 Unteroffizieren, 20 Mann.[4]) Die Erfolge, die der erste Kriegsballon erzielte, waren ausgezeichnet, täglich wurde der Ballon zu Zwecken der Aufklärung benutzt. Schon bei der ersten Verwendung eines Ballons im Kriege zeigte es sich, wie schwierig es ist, ein Fahrzeug zu beschiessen. Sämtliche Geschosse der Österreicher gingen

[1]) A. Hildebrandt, a. a. O. S. 33/34.

[2]) E. Nys, a. a. O. S. 510.

[3]) A. Hildebrandt, a. a. O. S. 82.

[4]) A. Hildebrandt, a. a. O. S. 84. Nach Dr. Franz Linke a. a. O. S. 306 bestand die Kompagnie aus einem Kapitän, einem Leutnant, einem Unterleutnant, einem Feldwebel, vier Unteroffizieren, sechsundzwanzig Mann.

fehl. Durch die grossen Erfolge, die vermittels des Ballons im Laufe des Krieges errungen wurden, beunruhigt, erklärten die Österreicher, dass sie jeden Luftschiffer als Spion behandeln würden.

Es taucht also dieser Gedanke, dass die Besatzung der Ballons Spione seien, bereits bei der ersten Verwendung im Kriege auf.

Schon im Jahre 1795 wurde dem französischen Heere eine zweite Luftschifferkompagnie einverleibt, die aus einem Kapitän, 2 Leutnants, einem Leutnant als Quartiermeister, 1 Feldwebel, einem Sergeant, einem Fourier, 3 Korporalen, 1 Tambour und 44 Luftschiffern bestand. Diese Truppe wurde dann mit grossem Erfolg bei der Belagerung von Mainz benutzt. Dies sollten für längere Zeit die letzten grossen Erfolge der Luftballons im Kriege sein, denn bereits im Jahre 1799 ordnete Napoleon die Auflösung der beiden Kompagnieen an.

Es wurden wohl in den folgenden Jahrzehnten die Ballons weiter von den verschiedensten Nationen zu Kriegszwecken verwandt, jedoch ohne nennenswerte Erfolge. Ein Versuch der Österreicher sei erwähnt, die im Jahre 1849 bei der Belagerung von Venedig kleine, unbemannte Ballons aufsteigen liessen, in die sie Bomben legten. Dieser erste Versuch, von Luftschiffen aus den Feind anzugreifen, ging jedoch fehl, da die Ballons durch widrige Winde über die Truppen der Österreicher geweht wurden, wo sie viele Schäden anrichteten. Wiederum sind es die Franzosen, die den Ballon sehr nutzbringend im Kriege verwandten und zwar im Jahre 1870/71. Vor allem sind hier die guten Erfolge zu erwähnen, die die Franzosen im belagerten Paris mit den Ballons erzielten. Es verliessen 66 bemannte Ballons mit 66 Luftschiffern, 102 Passagieren, 409 Brieftauben, 9000 Kilogramm Briefen und Depeschen und 6 Hunden Paris. Wenn auch nicht alle Ballons ihren Zweck erreichten, so gelang es doch den Franzosen, ihrem

Heere wichtige Nachrichten zukommen zu lassen. Hätten die Franzosen die Ballons nicht benutzen können, wäre Gambetta, der die für die Fortsetzung des Krieges so wichtige Nationalverteidigung in der Provinz organisierte, nicht aus der Stadt entkommen.

Auch in Deutschland hatte man sich zu Anfang des Krieges entschlossen, zwei Luftschiffer-Detachements zu gründen. Den Befehl hatte ein Oberleutnant und ein Leutnant übernommen, jede Abteilung bestand aus 20 Mann. Das Detachement rückte mit dem Ballon vor Strassburg, ohne jedoch bei der Belagerung nennenswerte Erfolge erzielt zu haben. Die Luftschiffer folgten dann auch der Armee nach Paris. Der Ballon sollte jedoch keine weitere Auffahrt erleben, bereits am 10. Oktober 1870 wurde die Truppe wieder aufgelöst, und der Ballon nach Deutschland zurückgebracht. Auch nach Beendigung des Krieges wandte man der Luftfahrt kein besonderes Interesse zu, was ja nach den schlechten Erfahrungen auch zu verstehen war. Erst als im Jahre 1881 der deutsche Verein zur Förderung der Luftschiffahrt gegründet wurde, trat ein Umschwung ein. Dieser Verein wies nachdrücklich auf die Bedeutung der Luftfahrt im Kriege hin.[1]) Seine Anregungen blieben dann auch nicht erfolglos und das Kriegsministerium entschloss sich im Jahre 1884, eine Versuchsstation für Ballon-Captifs zu errichten. Bereits im Jahre 1886 konnte die deutsche Armee eine Luftschifferabteilung von 5 Offizieren, 50 Unteroffizieren und Mannschaften ihr Eigen nennen.[2]) Eine Er-

[1]) In der deutschen Luftfahrerzeitschrift vom 2. Oktober 1912 Nr. 20 sind einheitliche Fachausdrücke im Flugwesen, die vom Sprachausschuss gebildet sind, abgedruckt. So heisst z. B. jede Bewegung in der Luft Luftfahrt, die dann in Luftschiffahrt und Flugwesen zerfällt. Für Aeroplan ist das deutsche Wort Flugzeug gesetzt. Noch eine ganze Anzahl neuer Worte sind gebildet worden, die in dieser Arbeit Anwendung finden werden.

[2]) Genaue Schilderungen der Geschichte der Luftfahrt befinden sich bei A. Hildebrandt, a. a. O. Dr. Franz Linke, a. a. O. Arthur Kirchhoff, Die Erschliessung des Luftmeeres, Leipzig 1910.

weiterung bekam die Abteilung im Jahre 1893 und bereits im Jahre 1901 gab es ein Luftschifferbataillon.[1])

Aussichten für die Verwendungsmöglichkeit der modernen Luftfahrzeuge in einem zukünftigen Kriege.

Die am 1. Juli 1908 erfolgte Fahrt des Grafen Zeppelin in die Schweiz bedeutet einen bemerkenswerten Abschnitt in der Geschichte der Luftfahrt. Ein Sturm der Begeisterung zog durch die deutschen Gaue, als diese bedeutungsvolle Luftfahrt Zeppelins bekannt wurde. Alle Zweifel, ob es den Menschen jemals gelingen würde, die Gewalt der Winde zu besiegen, waren jetzt geschwunden. Diese Tatsache musste das Interesse aller Schichten der Bevölkerung hervorrufen. Der Gelehrte sah sich vor neue, schwierige Aufgaben gestellt. Für den Industriellen entstand ein neues Gebiet seiner Tätigkeit, dem Kaufmann wurden neue Verkehrsmittel gegeben. Vor allem aber öffnete sich dem Militär ein neues Wirkungsfeld. Hatten schon die einfachen Fesselballons im Kriege Verwendung gefunden, so war es klar, dass man jetzt, nachdem die Luftfahrzeuge lenkbar geworden waren, einen noch bedeutend ausgiebigeren Gebrauch von diesem Kriegsmittel machen musste, um nicht rückständig zu werden. Und so fehlen denn Luftschiff und Flugzeug, dessen Entwicklung mit der des Luftschiffes fast parallel geht, jetzt bei keinen grösseren Manövern mehr.[2]) Eine grosse praktische Erfahrung für die Verwendbarkeit der verschiedenen Typen von Luftfahrzeugen im Kriege steht noch nicht zur Verfügung. In Deutschland verfolgt man das m. E. nach einzig richtige Prinzip, indem man alle Arten von Luftfahrzeugen baut. Bewährt sich in irgend einem Kriege der eine Typ,

[1]) Nach der Rangliste 1913 bestehen 3 Luftschifferbataillone und eine Fliegertruppe.

[2]) Vgl. die Flugzeuge im Kaiser-Manöver 1913 abgedruckt in Flug-Sport Nr. 10. 1913.

dann ist es ein leichtes, die Luftflotte dementsprechend auszubauen. Der Dienst einer modernen Luftflotte wird ein sehr verschiedenartiger sein, und so wird man aller Wahrscheinlichkeit nach dazu kommen, wie zur See grosse und kleine Schiffe zu bauen.[1])

Es wurde erwähnt, dass die Luftballons vor ihrer Lenkbarmachung hauptsächlich zur Nahaufklärung in Gestalt von Fesselballons benutzt wurden. Wenn sich die Truppenkörper so weit genähert hatten, dass die eigentliche Schlacht begann, dann traten diese Ballons in Wirkung, und man benutzte sie mit vielem Erfolg zur Feststellung der feindlichen Flügel, des Aufstellungsortes der vorhandenen Reserven und der Bewegungen des Feindes, also zur taktischen Aufklärung. Bei Belagerungen wurden, wie bereits festgestellt, auch Freiballons verwandt, um aus abgeschlossenen Städten zu entkommen, oder wichtige Meldungen an das aussenstehende Heer zu bringen. Versuche, umgekehrt auch zurück in eine belagerte Stadt zu kommen, schlugen fehl. Jetzt, da die Fahrtrichtung genau bestimmt werden kann, wird sich die Verwendungsmöglichkeit der Luftfahrzeuge im Kriege ganz bedeutend erhöhen. Im grossen und ganzen wird die Luftflotte denselben Dienst zu versehen haben wie unsere Kavallerie. Zunächst wird der Lenkballon bei der taktischen Aufklärung weiterhin sehr wertvolle Dienste leisten. Ich denke hierbei besonders an die Marschsicherungen grosser Truppenmassen. Die kräfteaufreibende[2]) Tätigkeit der Kavallerie als Seitenpatrouillen einer marschierenden Truppe wird jetzt sehr leicht durch ein Luftfahrzeug ersetzt werden können.

---

[1]) R. P. Hearne, Luftkrieg S. 135 sagt: Für unsere Zeit aber wird die beste Zusammenstellung einer Luftflotte folgendermassen sein: a) Dreadnoughts, nach dem starren oder halbstarren System, b) Kreuzer nach dem französischen Typ mit grösserer Geschwindigkeit und Auftriebskraft wie die grossen Fahrzeuge, c) Aeroplane und andere Flugmaschinen . . . d) Drachen und gewöhnliche Ballons.

[2]) Felddienst-Ordnung S. 52; 181.

Während die Kavallerie in wüsten, wegelosen Gegenden nur mit Mühe ihren Aufklärungsdienst zu versehen vermag, können die Luftfahrzeuge überall ohne vermehrten Kräfteaufwand aufklären, da sie von der Erdoberfläche nicht abhängig sind. Ihre Hauptverwendung werden die Luftfahrzeuge bei der strategischen Aufklärung finden.[1]) Die Kavallerie schickt Fernpatrouillen aus, die einen Tagemarsch vor dem Gros Truppengattung, Stärke und Anmarschstrassen des Feindes feststellen müssen. Nach den eingehenden Meldungen richtet der Führer die Marschrichtung und Formierung seiner Truppe. Es ist neben der Aufklärung eine zweite Aufgabe der Kavallerie, die feindliche Reiterei aus dem Feld zu schlagen. Zu diesem Zweck müssen neben den Aufklärungspatrouillen auch feste Kavalleriemassen gebildet werden, ich meine die Kavalleriedivisionen. Ganz ebenso ist es bei der Luftflotte. Einzelne Fahrzeuge werden ausgeschickt, deren Hauptzweck es ist, aufzuklären. Genau wie die Fernpatrouillen der Kavallerie sollen sich diese Fahrzeuge möglichst vom Kampfe fernhalten, denn ihr Hauptzweck ist ja, möglichst schnell Nachrichten über den Feind zu bringen. Man wird hierzu die Flugzeuge benutzen, die zwar weniger Tragfähigkeit, aber grössere Schnelligkeit als die Luftschiffe besitzen. Dann muss man aber auch eine geschlossene Anzahl von Luftfahrzeugen zur Verfügung haben, die die Aufgabe haben, die aufklärenden feindlichen Luftfahrzeuge zu vernichten,

---

[1]) Hearne a. a. O. S. 158 sagt: Die eingefügte Tabelle mag einen Eindruck von dem Werte des Luftschiffes für Aufklärungs- und Beobachtungsdienst geben.

Höhe des Luftschiffes	Gesichtsfeld
15 m	9 engl. Meilen
30 „	13 „ „
60 „	18 „ „
90 „	22 „ „
150 „	29 „ „
300 „	33 „ „
1600 „	96 „ „

und dann den Kampf gegen das eigentliche Luftschifferkorps des Feindes zu beginnen. Man wird hierzu hauptsächlich Dreadnoughts und Kreuzer benutzen. Da es den Luftschiffen möglich ist, eine grössere Last mitzunehmen, so sind sie wohl imstande, anzugreifen und gegebenenfalls sich zu verteidigen.[1]) Dann wird man die Luftschiffe vor allem auch beim Seekriege verwenden. Eine grosse Gefahr für unsere Flotten sind die Unterseeboote, da diese Schiffe sehr schwer durch vorgeschickte, aufklärende Fahrzeuge erkannt werden. Den Luftfahrzeugen wird es hingegen viel leichter fallen, aus der Luft diese Unterseebote zu entdecken. Mittels drahtloser Telegraphie werden sie das Herannahen derartiger Boote melden, und die Flotte kann sich auf einen Angriff genügend vorbereiten. Der auf dem Gebiete der Luftfahrt schnell arbeitenden Technik wird es bald gelingen, leichte Geschütze herzustellen, die vermittels Luftkompression und Federkraft dem Geschoss eine genügende Anfangsgeschwindigkeit geben. Einrichtungen, die die Treffsicherheit der herabgeworfenen Bomben erhöhen, sind bereits bei der Armee eingeführt. Dass man an massgebender Stelle schon jetzt bestimmt mit einem Kampf in der Luft rechnet, beweisen die Übungen, die auf diesem Gebiet jetzt gemacht werden.[2]) Und so heisst es jetzt für jedes Land, das seine Kriegsmacht auf der Höhe halten will, gewappnet zu sein zu Wasser, zu Lande und in der Luft.

---

[1]) Frankfurter Zeitung vom 15. März 1913 Nr. 74. Es wird hier berichtet, dass aus dem Luftschiff L. Z. 16 von einem Maschinengewehr 500 Schüsse abgegeben wurden. Die Versuche führten zu einem befriedigenden Resultat. Arthur Kirchhoff a. a. O. S. 125 sagt: Generalleutnant Rohne rechnet damit, dass der 13000 cbm grosse Zeppelin I 2000 kg an Spreng-Geschossen tragen kann, das wären etwa 50 Granaten der schweren Feldhaubitze.

[2]) Der Bericht eines Luftschifftournieres in Gotha ist in der Deutschen Luftfahrer-Zeitschrift vom 4. September 1912 Nr. 18 abgedruckt. Es handelt sich hier um einen Kampf zwischen Luftschiff und Flugzeug. An den Übungen nahmen zwei Eskadrons Kavallerie, Artillerie und

I. Kapitel.

Der friedensrechtliche Luftfahrtverkehr.

1. Das Luftfahrtgesetz in Russland und England.

Werden über irgend eine Materie Kriegsrechtssätze aufgestellt, so muss auf die im Frieden herrschenden Rechtsverhältnisse Rücksicht genommen werden. Bevor daher Vorschläge über die Regelung des Luftverkehrs zu Kriegszeiten gemacht werden, muss festgestellt werden, wie sich dieser Verkehr im Frieden gestalten soll.

Eine Einigung aller Kulturstaaten, die über die Regelung des Verkehrs von Luftfahrzeugen über fremdem Staatsgebiet anzustreben ist, erfolgte noch nicht.

Es haben aber einige Staaten bereits Gesetze erlassen, die festsetzen, welche Fahrzeuge über ihrem Luftgebiet verkehren dürfen, und unter welchen Bedingungen dies gestattet ist.

So hat man in Russland ausländischen Fahrzeugen das Überfahren der Grenze vollkommen verboten. Zunächst wurde das Verbot für deutsche Luftfahrzeuge für die Zeit vom 14. Januar bis 14. Juli 1913 ausgesprochen, sodann wurde es bis zum 14. Januar 1914 verlängert[1]).

Infanterie Teil. Als Schiedsrichter erschienen S. K. Hoheit der Herzog von Coburg-Gotha, S. Hoheit Prinz zu Schleswig-Holstein Glücksburg und viele Offiziere des grossen Generalstabes. Dieselben Übungen wurden daselbst im August 1913 wiederholt. Vgl. ferner Revue juridique internationale de la Locomotion Aérienne Paris A. Pedone 1910 S. 193.

[1]) Vgl. Deutsche Luftfahrerzeitschrift 1913 Nr. 21. Von dem Deutschen Luftfahrerverband wurde dem Verfasser dieses folgendes mitgeteilt: Das erste Verbot, die russische Grenze zu überfliegen und zwar während der Zeit vom 14. Januar bis 14. Juli 1913 wurde durch

In England waren zwei Gesetze[1]) geschaffen, die dem Staatssekretär die Befugnis erteilten, durch Erlasse den Verkehr der Luftfahrzeuge zu regeln und ihm vorschrieben, welche Gesichtspunkte bei Erledigung dieser Frage beachtet werden müssten.

Es erschien hierauf am 1. März 1913 die sog. Aerial Navigation[2]). Artikel 1 dieses Gesetzes verbietet zunächst die Luftfahrt jeglicher Art und jeder Beschreibung in den Luftzonen, die in Aufstellung 1 angegeben sind. Art. 2 handelt dann von den Luftfahrzeugen, die von auswärts kommen.. Diesen Fahrzeugen wird die gesamte Küstenlinie des vereinigten Königreiches verboten mit Ausnahme derjenigen Teile, die in Aufstellung 2 beschrieben sind. Art. 3 verbietet sodann den auswärtigen Luftfahrzeugen jedes Fahren über dem vereinigten Königreich, bevor sie innerhalb der vorgeschriebenen Landungszonen gelandet sind.

Aber auch eine Landung in den vorgeschriebenen Zonen ist nur statthaft, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind.

Ein Luftschiff muss sich, bevor es eine Reise nach dem vereinigten Königreich antritt, bei dem britischen Konsul des Landes, in dem die Reise beginnt, einen Ausweis erbitten, in dem genaue Angaben gemacht sind über das

---

ein Schreiben der russischen Botschaft zu Berlin (No. 3284) unter dem 29. Dezember 1912 an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten bekannt gegeben. Das Ministerium des Innern und der öffentlichen Arbeiten haben dann unter dem 17. Januar 1913 einen Erlass veröffentlicht, der dem Polizeipräsidenten zu Berlin zugestellt worden ist. Die Verlängerung des Verbotes bis zum 14. Januar 1914 ist durch ein Schreiben des Reichsamtes des Innern (J. A. 7181) dem Deutschen Luftfahrer-Verband mitgeteilt und ausserdem durch ein Schreiben der Kaiserlich Deutschen Botschaft in Russland Nr. 3492, das auch an den Deutschen Luftfahrer-Verband gerichtet war. Im Druck sind diese Bekanntmachungen nicht erschienen.

[1]) S. Anhang unter 2. England.

[2]) S. Anhang unter 2. England.

Fahrzeug und seine Insassen, den beabsichtigten Landungsplatz, Bestimmungsort, Zweck der Reise usw.

Für Flugzeuge genügt es, wenn die erforderliche Mitteilung der Ankunft an den Minister des Innern aber mindestens 18 Stunden vor der Ankunft gemacht wird.

Soll einem Fahrzeug die Weiterfahrt in das Landinnere gestattet werden, so sind weitere Vorschriften aufgestellt, die das Verhalten der Fahrzeuge innerhalb des Landes regeln. Es seien hier einige dieser gestellten Forderungen genannt:

Luftschiffe müssen, solange sie sich über dem vereinigten Königreich befinden, mindestens einen britischen Staatsangehörigen an Bord nehmen. Die Reise muss innerhalb der angegebenen Zeit ausgeführt werden, und der vorgeschriebene Reiseweg ist einzuhalten. Vor Verlassen des Landes muss das Fahrzeug an einem der Landungsplätze niedergehen, um Bericht zu erstatten.

Es kann also fremden Privatfahrzeugen das Befahren des Luftraumes über dem vereinigten Königreich erlaubt werden, wenn sie die gestellten Bedingungen erfüllen.

Fremden See- oder Militärluftfahrzeugen ist der Zutritt zum Luftraum über den vereinigten Königreichen überhaupt verboten, es sei denn, dass sie von der Kgl. Regierung besonders dazu eingeladen wären.

Schon aus dieser kurzen Wiedergabe des englischen Gesetzes kann man ersehen, dass der Verkehr fremder Luftfahrzeuge über dem vereinigten Königreich sehr erschwert ist. Zunächst muss die Beschränkung des Luftverkehrs, die durch die Ausschliessung der See- oder Militärluftfahrzeuge eintritt, berücksichtigt werden. Die Bedingungen, die von den Fahrzeugen erfüllt werden müssen, um überhaupt die Erlaubnis zu bekommen, nach England fahren zu dürfen, sind zu umfangreich, sodass nur Fahrten möglich sind, die lange vorbereitet sind. Ist dann wirklich die Erlaubnis erteilt, so stehen den Luftfahrzeugen

nur verschwindend kleine Strecken an der Küste als Landungsplätze zur Verfügung[1]).

Die Fahrzeuge können also auf der Fahrt nach England nur sehr selten die gerade Luftlinie benutzen, meistens müssen sie erst grosse Umwege fahren, um einen Landungsplatz an der Küste zu erreichen. Hierdurch haben sie schon an Zeit verloren, ein weiterer Aufenthalt tritt ein, da sie zweimal zum Landen verpflichtet sind, zuerst beim Eintritt in die Luftzonen über dem vereinigten Königreiche und dann beim Verlassen derselben.

Die Bestimmungen, die beim Fahren über dem Landinneren beachtet werden müssen, sind wiederum viel zu weitgehend. Sie lassen erkennen, dass fremde Luftfahrzeuge in England keine willkommenen Gäste sind.

Ein Staat muss gewiss dafür sorgen, dass er sein Landgebiet vor allen Fährnissen, die durch die Luftfahrt entstehen können, bewahrt. Er soll sich aber bei Schaffung eines Luftfahrtgesetzes von dem Grundsatz leiten lassen, seinen Luftraum dem internationalen Verkehr soweit zu öffnen, wie es die Sicherheit des Landes irgend gestattet.

Dies hat man bei Aufstellung des englischen Gesetzes nicht getan, denn die Bedingungen, unter denen das Befahren des Luftraumes über England erlaubt werden soll, sind im höchsten Grade verkehrsfeindlich. Das Land hätte in genügender Weise geschützt werden können, auch ohne dass man Forderungen aufstellt, die der Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so hinderlich sind.

2. Das Luftfahrtgesetz in Österreich.

In den österreichischen[2]) Verordnungen des Ministeriums des Innern vom 20. Dezember 1912 sind keine besonderen

[1]) S. beiliegende Karte.

[2]) Ein ungarisches Luftfahrtgesetz besteht zur Zeit noch nicht.

Bestimmungen für den Verkehr ausländischer Luftfahrzeuge getroffen.

Die Luftzonen, die man für die Luftfahrt gesperrt hat, sind so gross, dass schon hierdurch für die gesamte Luftfahrt ein grosses Hindernis entsteht.

Für den Verkehr ausländischer[1]) Fahrzeuge ist nun noch von besonderer Bedeutung, wohin man diese Verbotszonen gelegt hat.

Die Reichsgrenze nach Russland und Rumänien ist vollkommen gesperrt. Die Reichsgrenze nach der Schweiz ist verschlossen von Martinsbruck nach Süden bis zur Grenze von Italien und der Schweiz. Von Italien aus steht die Reichsgrenze von Pontebba bis zur Landesgrenze zwischen Kärnten und Tirol und von Cervignano bis Cormons dem Verkehr fremder Fahrzeuge offen. Auch von der See aus sind die erlaubten Luftstrassen, die in das Innere Österreichs führen, sehr spärlich, denn folgende Landstrecken sind als Verbotszonen aufgestellt:

Das Gebiet südlich der Bahnlinie Triest-Nabresina-Cervignano-Reichsgrenze einschliesslich Küstengewässer, das Gebiet nördlich der Bahnlinie Triest - Capodistria - Portorose einschliesslich Küstengewässer. Der ganze südliche Teil von Istrien bis zur Bahnlinie Rovigno, Pisino und der Strasse Pisino Pedena-Fianona einschliesslich aller zu Istrien gehörenden Inseln und deren Hoheit unterliegenden Küstengewässer, ausserdem das ganze Königreich Dalmatien nebst Inseln und den dazugehörigen Küstengewässern.

Die Verbotszonen liegen also haupsächlich an der Grenze Österreichs. Hierdurch sind die Einfahrtstrassen für ausländische Fahrzeuge in das Landinnere sehr beschränkt.

Also auch das österreichische Gesetz begünstigt durchaus nicht den internationalen Luftverkehr, trotzem ausländische Fahrzeuge genau wie die inländischen behandelt

[1]) Dies gilt für Fahrzeuge, die aus Italien, Russland, Rumänien oder von der See kommen.

werden. Dadurch, dass man den grössten Teil der Grenzen für die Luftfahrt sperrt, wird sich nur schwer ein reger Verkehr ausländischer Fahrzeuge in Österreich entwickeln können.

3. Der Luftfahrtgesetzentwurf in Holland und das Luftfahrtgesetz in Connecticut.

In Holland[1]) ist ein Gesetzentwurf über die Luftfahrt erschienen[2]). Art. 6 dieses Entwurfes besagt, dass jedes Fahren im Luftraum über Gebieten, die wegen der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit gesperrt wurden, verboten ist. Nähere Angaben, wo sich diese Gebiete befinden, und wieweit sie sich ausdehnen, sind nicht gemacht; es werden hierüber Bekanntmachungen im Staatskourant oder allgemeinen Gesetzblatt erfolgen. Auch sind keinerlei Bestimmungen getroffen, die den Verkehr ausländischer Fahrzeuge regeln. Bei der Besprechung dieses Gesetzentwurfes wurde dann von der dazu beauftragten Kommission erwogen, ob nicht Vorschriften gemacht werden müssten mit Bezug auf das Überschreiten der Grenze durch aus dem Auslande kommende Flugzeuge und Luftschiffe. Man richtete daher an den Kriegsminister die Frage, ob er die Verteidigungsinteressen durch den Entwurf als ganz gesichert erachte.[3])

[1]) S. Anhang, unter 8. Holland.

[2]) In der Schweiz ist eine Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend teilweise Revision der Bundesverfassung (Gesetzgebung über Automobilverkehr u. Luftschiffahrt) vom 22. März 1910 erschienen. S. Anhang unter 5. Schweiz. In Italien besteht ein Artikel über die Luftfahrt, in dem über die Einzahlung der Gelder, die für die Luftflotte gespendet werden, gesprochen wird. S. Anhang unter 3. Italien.

[3]) In dem Voorloopig Verslag vom 17. Mai 1912 Nr. 5 S. 1 heisst es: Voorts kwam de vraag der sprake, of bij deze gelegenheid niet ook voorschriften behoorden te worden gemaakt met betrekking tot het overschrijden van onze grenzen door uit het buitenland komende vliegtuigen en luchtschepen. Deze aangelegenheid raakt een defensiebelang en vordert daarom opzettelijkoe regeling. Trouvens ook bij het luchtverkeer geheel binnen onze grenzen is een defensiebelang betrokken,

Trotz dieser Anfrage hielt man es im zweiten Gesetzentwurf, der eine Umarbeitung des ersten darstellt, wiederum nicht für nötig, besondere Bestimmungen für auswärtige Fahrzeuge aufzustellen. Nur Art. 18 erwähnt fremde Luftfahrzeuge und bestimmt, dass Fähigkeitsbeweise, die im Auslande durch dort dazu befugte Stellen gegeben sind, durch die Minister anerkannt werden können. In Holland würden also bei Annahme dieses Gesetzes ausländische Luftfahrzeuge denselben Bedingungen unterstellt sein wie die inländischen.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika besitzt Connecticut ein Gesetz, durch das der Luftverkehr über diesem Staate geregelt wird.[1])

Fremde Fahrzeuge haben hier dieselbe Behandlung wie die einheimischen zu erwarten, wenn sie die Bedingungen erfüllt haben, unter denen letzteren das Befahren des Luftraumes gestattet ist. Ist in dem Staate, aus dem sie kommen, gesetzlich festgelegt, unter welchen Bedingungen das Fahren mit Luftfahrzeugen erlaubt ist, so dürfen sie sich 10 Tage im Jahre über Connecticut aufhalten, ohne die hier bestehenden Bestimmungen über die Erlaubnis zum Lenken von Luftfahrzeugen erfüllt zu haben.[2]) Irgendwelche Verbotszonen sind für die Luftfahrzeuge nicht aufgestellt.

4. Das Abkommen über den Verkehr von Luftfahrzeugen zwischen Deutschland und Frankreich.

In dem Projet de loi sur la Navigation aérienne Frankreichs vom 7. Mai 1913[3]) ist nach Art. 16 ausländischen

warop, blijkens de Memorie van Toelichting Art. 6 van het outwerp o. a. het oob heeft. In verband daarmede werd gevraagt, waarom de Minister van Oorlog de Memorie van Toelichting niet heeft onderteekend. Acht deze de defensiebelangen door het outwerp genoegzaam verzekerd?

[1]) S. Anhang unter 9. Connecticut.

[2]) Art. 9 des Luftfahrtgesetzes von Connecticut, s. Anhang unter 9.

[3]) S. Anhang, unter 7. II.

Staatsschiffen jede Fahrt im Luftraum über Frankreich verboten.[1]) Art. 17 sagt, dass noch Bestimmungen getroffen werden, unter denen man fremden Fahrzeugen gestatten wird, in die Luftzonen Frankreichs einzufahren. Es wurden also noch keine bestimmten Regeln angegeben.

In den Erklärungen zu diesem Gesetz heisst es, dass man diese Fassung wählte, um der Regierung in den Verhandlungen, die zwischen den einzelnen Nationen über diese Frage stattfinden würden, die nötige Freiheit zu lassen.[2])

Schon am 29. Juli 1913 kam ein solches Abkommen mit Deutschland zustande.[3])

Art. 1 dieses Abkommens regelt den Verkehr französischer und deutscher Luftfahrzeuge, die der Militärverwaltung gehören, oder unter deren Insassen sich Militärpersonen in Uniform befinden über Frankreich und Deutschland. Es ist hier bestimmt, dass deutsche Militärfahrzeuge nur auf besondere Einladung der französischen Regierung im Luftraume über Frankreich fahren dürfen. Ebenso ist der Verkehr französischer Militärfahrzeuge in deutschen Luftzonen nur dann erlaubt, wenn eine Einladung der deutschen Regierung vorliegt.

Art. 2 handelt von den deutschen und französischen Luftfahrzeugen, die weder der Militärverwaltung gehören,

---

[1]) Der Verkehr ausländischer Staatsschiffe im Luftraum über Frankreich ist auch nach dem franz. Luftfahrtgesetz vom 17. Dez. 1913 verboten. Vgl. Art 32 dieses Gesetzes.

[2]) Projet de loi sur la navigation aérienne S. 6 Titre IV. Hier heisst es: L-article 17 délègue à des réglements d'administration publique le soin de décider les conditions auxquelles doivent satisfaire les aéronefs et les pilotes, qui les dirigent, pour être autorisés à pénétrer en France et à repartir par la voie des airs après un atterrissage. Cette disposition a pour but de laisser au Gouvernement toute la liberté nécessaire dans les conversations, qui ne manqueront pas de s'engager sur ce point entre les différentes nations; les règles à arrêter en cette matière trouveront plus naturellement leur place dans des conventions internationales que dans la légilation interne.

[3]) S. Anhang unter 6. I.

noch Militärpersonen in Uniform an Bord haben. Diesen ist der gegenseitige Verkehr über Deutschland und Frankreich abgesehen von den Verbotszonen unter folgenden Bedingungen gestattet:

1. Das Fahrzeug muss mit einem Zulassungsschein versehen und in ein französisches Register eingetragen sein.

2. Der Führer muss im Besitz eines Führerscheines sein, der von einer dazu berechtigten Stelle ausgestellt ist.

3. Führer und alle Begleiter müssen sich über ihre Staatsangehörigkeit, ihre Person und ihre militärische Stellung ausweisen können.

4. Der Führer muss im Besitz eines Reisescheines sein, der von dem deutschen diplomatischen oder konsularischen Vertreter ausgestellt wird, nachdem genügende Nachweise über das Flugzeug und die Besatzung gemacht sind, und das Reiseziel bekannt gegeben ist.

Das deutsch-französische Abkommen hat Gültigkeit vom 15. August 1913 und wurde geschaffen, wie es in der Einleitung heisst, in der Erwartung des Abschlusses eines diesen Gegenstand betreffenden Abkommens zwischen einer grösseren Zahl von Staaten.

5. Vorschlag zu einem Abkommen der Kultur-Staaten über den Verkehr von Luftfahrzeugen.

Das Abkommen über den Verkehr von Luftfahrzeugen zwischen Deutschland und Frankreich wird für die späteren Verhandlungen, an denen sich auch die anderen Staaten beteiligen sollen, ein Anhaltspunkt sein.

Im Prinzip wird man sich mit den Bestimmungen, die im deutsch-französischen Abkommen für die Zulassung fremder Fahrzeuge getroffen sind, einverstanden erklären können. Nur einige Abänderungen sind im Interesse einer

guten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zu erhoffen.

Man hat den Verkehr von Kriegsfahrzeugen über einem fremden Lande fast vollkommen lahmgelegt, denn jedes Land kann, wenn es keine Einladung erfolgen lässt, die fremden Kriegsfahrzeuge seinem Luftraum ganz fern halten. Es ist zu verstehen, dass es kein Staat angenehm empfinden wird, wenn er häufig über seinem Landgebiet auswärtige Kriegsfahrzeuge verkehren sieht. Aus Gründen der Höflichkeit würde daher schon jeder Staat seine Manöver auf den Luftraum über seinem Territorium beschränken, selbst wenn er das Recht hätte, auch fremde Luftgebiete dazu zu benutzen. Es wird also für die einzelnen Staaten keine grosse Einschränkung bedeuten, wenn sie zu den täglichen Übungen ihrer Kriegsfahrzeuge nur den Luftraum über dem eigenen Gebiet benutzen dürfen, wenn ihnen also im allgemeinen der Luftraum über ausländischem Gebiet verschlossen bleibt. Unangenehm würde jedoch empfunden werden, wenn es ihnen überhaupt nicht möglich wäre, sich gegebenenfalls die Erlaubnis zum Befahren fremder Luftzonen einzuholen.

Würden z. B. Kriegsfahrzeuge eines Staates von einer befreundeten Macht eingeladen, zu der sie aber nur gelangen können, wenn sie die Machtzone eines anderen Staates berühren, so können sie dieser Einladung nur dann Folge leisten, wenn sie zufällig auch von dem dazwischen liegenden Staate eine Aufforderung hätten.

Jedem Staate ist daher m. E. die Möglichkeit zu geben, gegebenenfalls für seine Kriegsfahrzeuge die Erlaubnis zum Befahren fremder Luftzonen zu erbitten, ohne eine Einladung abwarten zu müssen.

Die Bedingungen, unter denen dies dann gestattet wird, werden natürlich andere sein als diejenigen, die für Privatfahrzeuge Geltung haben, es soll sich ja auch hier kein regelmässiger Verkehr entwickeln.

Gegen die Bedingungen, unter denen französische

Privatfahrzeuge zugelassen werden, ist im allgemeinen nichts einzuwenden.

Jeder Staat muss zum Schutze seines Landes verlangen, dass Fahrzeuge, die über seinem Landgebiet verkehren, mit einem Zulassungsschein versehen sind. Nur dadurch kann vermieden werden, dass durch unzureichende Maschinen Leben und Gut der Einwohner in Gefahr gebracht werden. Die Sicherheit des Staates verlangt es dann ferner, dass der Führer einen Führerschein besitzt, also nur solche Leute mit der Lenkung betraut werden können, die die nötige Vorbildung haben.

Auch muss der Staat eine gewisse Kontrolle darüber haben, welche ausländischen Fahrzeuge über seinem Landgebiet verkehren, dies wird erreicht durch den Reiseschein. Nur soll man sich davor hüten, die Erlangung des Reisescheines von Bedingungen abhängig zu machen, die dem Verkehr hinderlich sind. So ist zu erwägen, ob man, wie in dem deutsch-französischen Abkommen vorgeschrieben ist, die Angabe des Reisezieles verlangen soll.

Wenn also die Staaten verlangen, dass die Luftfahrzeuge, die in ihrem Luftraum verkehren, im Besitz eines Zulassungs-, Führer- und Reisescheines sind, so haben sie in genügender Weise für den Schutz ihres Landgebietes gesorgt, und es ist nicht zu befürchten, dass durch diese Bestimmungen der Verkehr ausländischer Fahrzeuge gehindert wird.

Vereinbarungen über die Ausdehnung der Verbotszonen sind in dem Abkommen nicht gemacht.

In der Einleitung zu dem französischen Projet de loi sur la navigation aérienne wurde gesagt, dass die später noch bekannt zu gebenden Verbotszonen über den befestigten Orten zu Lande und zur See liegen würden.[1])

[1]) Projet de loi sur la navigation aérienne S. 5. L'article 10 défend le passage des aéronefs au dessus des zones interdites. Ces zones seront déterminées ultérieurement par décrets; elles comprendront évidemment le territoire des places fortes de terre et de mer qu'il

Diese Bekanntmachung der für Luftfahrzeuge verbotenen Luftzonen ist neuerdings erfolgt.[1])

Auf der III. Tagung des Comité juridique international de l'aviation wurde folgender Artikel vorgeschlagen: Il est interdit de passer au dessus des ouvrages fortifiés dans les bassins militaires et les arsenaux ainsi qu'aux alentours dans le rayon determiné par l'autorité militaire.[2])

In Deutschland sollte laut Verfügung vom 22. Oktober 1910 das Fahren über Befestigungen und innerhalb eines Umkreises von 10 Kilometern von solchen verboten werden[3]).

Neuerdings hat man bestimmt angegeben, welche Luftzonen von ausländischen wie inländischen Fahrzeugen nicht befahren werden dürfen.[4])

Die Ausdehnung der Verbotszonen ist im Innern Deutschlands nicht übermässig gross. Wenn es sich mit der Sicherheit des Landes vereinbaren lässt, so wäre zu wünschen, dass an der westlichen Grenze noch einige Einfahrtstrassen geschaffen würden.[5])

Die Staaten müssen sich hüten, die Verbotszonen weiter auszudehnen, als es die Sicherheit des Landgebietes

---

importe de préserver contre les explorations indiscrètes. Pour attenuer la rigueur d'une pareille disposition, la loi prévoit la possibilité de donner à certains aéronautes l'autorisation de traverser les zones interdites.

[1]) Siehe Karte.

[2]) S. Anlage 3 zum III. internationalen Kongress für Luftrecht des Comité juridique international de l'aviation. Auf dem Kongress zu Paris 1911 und Genf 1912 wurde vom Comité folgender Artikel, der auch von den Verbotszonen handelt, angenommen:

Il leur est interdit, sauf les cas de force majeure, d'atterrir a) sur les ouvrages fortifiés et aux alentours de ces ouvrages dans le rayon déterminé par l'autorité militaire. b) dans l'intérieur des agglomérations, exception faite pour les emplacements désignés par l'autorité publique. Anlage des III. internationalen Kongresses für Luftrecht des Comité juridique international de l'aviation.

[3]) S. Anhang, unter 1. Preussen.

[4]) S. Karte.

[5]) Gemeint ist der Luftraum über Elsass.

unbedingt verlangt, denn durch eine zu grosse Einschränkung der erlaubten Luftstrassen erschweren sie die Luftschiffahrt.[1])

[1]) Sehr zu begrüssen ist, dass der französische Luftfahrerverband die Gründung eines aus den Präsidenten der verschiedenen Luftfahrtsvereinigungen bestehenden Ausschusses angeregt hat. Dieser soll zusammen mit den ausländischen Vereinen eine internationale Konferenz einberufen, die über die Verringerung der verbotenen Luftzonen verhandeln soll. Vgl. Frankfurter Zeitung vom 25. Oktober 1913. Nr. 296.

Es wird am 6. Mai 1914 aus Paris gemeldet, dass der Internationale Luftschifferverband unter dem Vorsitz des Prinzen Roland Bonaparte eine Konferenz abhielt. Hier wurden folgende Wünsche ausgesprochen:

I. Die Regierungen möchten untereinander die Frage prüfen, ob es möglich wäre, die verbotenen Luftzonen abzuschaffen, oder sie ausschliesslich auf den Umkreis der Befestigungswerke zu beschränken.

II. Jeder mit einem entsprechenden Ausweis versehene Zivilführer eines Freiballons möge berechtigt werden, die verbotenen Zonen in jeder beliebigen Höhe auch immer zu überfliegen und daselbst im Falle höherer Gewalt zu landen. Zu diesem Behufe sollte ein für ein Jahr gültiger internationaler Berechtigungsschein geschaffen werden. Schliesslich möchten für Flugzeuge und Luftschiffe die Bestimmungen des französisch-deutschen Abkommens auf alle dem internationalen Luftschifferverband angehörige Länder ausgedehnt, und hierbei die Verwaltungsmassnahmen möglichst vereinfacht werden. Vgl. Erfurter Allgemeiner Anzeiger 126 am 7. Mai 1914.

II. Kapitel.

Das gute Gelingen der Kodifikation eines Luftkriegsrechtes ist von gewissen prinzipiellen Voraussetzungen abhängig.

1. Die kriegsrechtlichen Fragen, über die an sich eine Einigung erzielt werden kann, müssen in der richtigen Weise vorbereitet werden.

Nach einer Jahrhunderte währenden Entwicklung ist es den Anstrengungen ernst arbeitender Männer gelungen, wenigstens zum Teil eine Kodifikation des Land- und Seekriegsrechtes zu erreichen. Niemand wird behaupten können, dass diese Kodifikation eine vollkommene und ausreichende sei. Neben anderen grossen Fortschritten haben die Verhandlungen im Haag jedenfalls den Beweis gebracht, dass es wohl möglich ist, die in kriegsrechtlichen Dingen oft sehr auseinandergehenden Interessen der Nationen zu versöhnen und das ungeschriebene Gewohnheitsrecht unter schriftliche Normen zu stellen.[1]) War es früher den Führern überlassen, je nach Gutdünken die gewohnheitsrechtlich entstandene sog. Kriegsmanier anzuwenden, so haben sie jetzt bestimmte Rechtssätze, an die

[1]) Ottfried Nippold in: Die zweite Haager Friedenskonferenz II. Bd. Leipzig 1911, S. 31 sagt: Die Konvention V ist eine vollkommene Neuschöpfung der zweiten Konferenz. Diese konnte beim Neutralitätsrecht nicht an Gegebenes anknüpfen wie bei der Landkriegskonvention, ja sie hat bei demselben zum Teil nicht etwa nur Gewohnheitsrecht in geschriebenes Recht verwandelt, sondern auch völlig neue Normen zu schaffen gesucht.

sie sich halten können. Es soll hierbei nicht verkannt werden, dass es gerade die grossen Feldherren waren, die das Kriegsrecht förderten, indem sie durch strenge Disziplin ihren Soldaten Beschränkungen auferlegten.[1])

Noch ist die Kodifikation des Land- und Seekriegsrechtes nicht vollkommen gelungen, und schon treten neue Forderungen an die Gesetzgeber heran. Die moderne Technik hat auch den Luftraum zum Kriegsschauplatz gemacht, und wenn auch in vielen Dingen die Gebräuche des Land- und Seekrieges auf den Luftkrieg übertragen werden können, so erfordert doch die Eigentümlichkeit des Luftraumes häufig neue Rechtsregeln. Bei meinen späteren Vorschlägen für ein zu schaffendes Luftkriegsrecht bin ich mir mit Meili[2]) wohl bewusst, dass es unmöglich ist, „das mit den Luftschiffen und Ballons zusammenhängende Kriegsrecht umfassend durch Artikel und Paragraphen festzulegen". Dies kann erst dann erreicht werden, wenn man über genügende, praktische Erfahrungen verfügt, und durch Gedankenaustausch die Ansichten der verschiedenen Völkerrechtsglieder bekannt geworden sind. Es liegt also im Interesse einer baldigen Kodifikation des Luftkriegsrechtes, wenn recht zahlreiche Vorschläge von den Fachleuten der verschiedenen Nationen gemacht werden, die als Vorarbeiten für die späteren Verhandlungen dienen können;[3]) erst wenn eine genügende Klärung der Rechtslage erfolgt ist, kann man von den Völkerrechtsversamm-

[1]) Vgl. die Rede des v. Martens in: Protokolle der ersten Haager Friedenskonferenz III S. 114.

[2]) Meili: Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht, Zürich 1908 S. 45.

[3]) Ganz anderer Ansicht über ein zu schaffendes Kriegsrecht ist Hilty. Er sagt in der Schrift: Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone, Tübingen 1905, S. 92, der Krieg ist etwas so schreckliches, dass auch entschlossene Naturen von ihm lieber schweigen. Und wenn alle Stränge reissen, wird die Not, sei es der défense nationale, sei es der levée en masse, erfinderische Gebilde wecken, an die das Recht zum voraus garnicht denkt.

lungen ein erfolgreiches Arbeiten erhoffen. Eine weitere Vorbedingung für das Zustandekommen eines brauchbaren Kriegsrechtes ist die richtige Zusammensetzung der Kommissionen, die dann über diese Materie zu beraten haben. Im Haag hat man neben Juristen auch Militärs zu den Versammlungen zugezogen. Die Verhandlungen haben ergeben, dass man mit dieser Art der Kommissionsbesetzung sehr gut gefahren ist. Wenig würde dem Kriegsrecht gedient sein, wenn hochgelehrte Juristen ein Kriegsrecht ausarbeiten würden, das zwar ein Meisterstück des Rechtssinnes wäre, aber den tatsächlichen Verhältnissen des Krieges nicht entsprechen würde, und unausführbar wäre. Paul Boidin sagt: L'étude de la guerre, de son histoire, de sa tactique, de son droit, forme un tout, qui ne peut être séparé[1]). Gewiss wird man sich durch ein genaues Studium der Geschichte mit den Verhältnissen des Krieges vertraut machen können, ein wirklich bis auf den Grund gehendes Verständnis für die Natur desselben kann aber nur der haben, der selbst schon im Feld gestanden hat. Die Wahrheit dieses Satzes erkannten zuerst die Japaner, die ihren Stäben Professoren der Rechte mitgaben. Diese mussten die aktiven Offiziere auf allen Ritten begleiten, trugen eine bestimmte Uniform, und jeder war, wie Paul Boidin sagt, ein „véritable professeur soldat".[2]) Eine Beschickung der Haager Konferenzen mit solch ausgebildeten Leuten wäre ein Idealzustand. Vollkommen wird sich aber dies in der Praxis kaum durchführen lassen, vorläufig jedenfalls noch nicht. So wird zunächst daran festzuhalten sein, neben Männern der Wissenschaft auch Männer der Praxis zu Worte kommen zu lassen. Es ist jedoch nicht gesagt, dass eine solche Zusammensetzung eine unbedingte Gewähr dafür bietet, dass in der Versammlung der rechte Geist herrscht. Von den Abgeordneten, die zwar durch

[1]) Paul Boidin in: Les lois de la guerre et les deux conférences de la Haye S. 25.

[2]) Paul Boidin, ebendaselbst, S. 11.

ihre Vorbildung zu diesem Amte geeignet erscheinen, muss man durch eingehende Untersuchung festgestellt haben, dass sie genügend Tüchtigkeit und Geschicklichkeit besitzen, die ihnen in den Verhandlungen entgegentretenden Schwierigkeiten zur allgemeinen Befriedigung zu lösen. Jedes Land hat durch seine geographische Lage und seinen verschiedenartigen politischen und wirtschaftlichen Charakter getrennte Interessen. Wohl gibt jede Nation dadurch, dass sie ihren Vertreter zum Haag schickt, zum Ausdruck, dass sie geneigt ist, im Interesse der Gesamtheit ihrer Macht Beschränkungen aufzuerlegen. Oft ergeben sich jedoch m Laufe der Verhandlungen Streitpunkte, die den Anschauungen der einzelnen Staaten so entgegengesetzt sind, dass man an einer Einigung ganz verzweifelt.[1]) So sind, um ein Beispiel anzuführen, die Interessen Englands ohne Zweifel in der Frage der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe auf hoher See andere als die Deutschlands, das zwar eine grosse Handelsflotte, aber eine verhältnismässig kleine Kriegsflotte hat und über wenig eigene Häfen verfügt.

Oft wird es sich jedoch bei eingehender Beratung zeigen, dass die Meinungsverschiedenheiten der einzelnen Staaten, die anfangs unüberbrückbar erschienen, gar nicht so gross sind. Aber selbst wenn die Verhandlungen keinen vollkommenen Ausgleich der Interessen ergeben, soll man sich doch entgegenkommen. Hat ein Vertreter in einem Punkt nachgegeben, trotzdem er nicht ganz seiner Ansicht entsprach, so kann er erwarten, dass der Abgeordnete einer anderen Nation in einem ähnlichen Falle ebenso

---

[1]) Nippold, a. a. O. sagt: Sowie die rechtlichen Gesichtspunkte im grossen und ganzen gesprochen regelmässig zu einem einheitlichen Ergebnis führen, so dokumentiert sich in den politischen Ergebnissen oft das Divergierende zwischen den Kulturstaaten. Durch die rechtliche Betrachtungsweise gelangt vorwiegend das die Staaten Verbindende, das Gemeinsame zum Ausdruck, durch die politische Betrachtung dagegen das Trennende.

handeln wird. Natürlich wird kein Staat in einem Punkte nachgeben können, der seinen Lebensinteressen entgegengesetzt wäre. Damit wäre aber auch dem Kriegsrecht gar nicht gedient, denn eine solche Abmachung würde im Ernstfalle allzuleicht umgangen werden.

2. Es muss auf den eigentlichen Charakter des Krieges Rücksicht genommen werden.

Man muss sich bewusst bleiben, dass es im Kriegsrecht gewisse Materien gibt, bei denen sich keine Einigung erzielen lässt, die sich also nicht zur Behandlung eignen. So hat es sich z. B. gezeigt, dass die Konferenzen über die Beschränkungen der Kriegsmittel fast erfolglos verlaufen sind. Meurer tröstet uns damit, dass die Verhandlungen wenigstens klärend gewirkt haben und hoffentlich das Gute haben, dass man jetzt die Fragen der praktischen Möglichkeit auf dem Gebiet des Völkerrechtes etwas kritischer würdigt.[1]) Es wäre zu bedauern, wenn die kostbare Zeit nutzlos mit Stoffen vergeudet würde, über die man nie zu einer Einigung kommen würde, besonders da das Kriegsrecht eine Fülle von Rechtsfragen bietet, die dringend ihrer Erledigung harren.

Es muss ein Kriegsrecht geschaffen werden, das uns voll und ganz von der Auffassung des Altertums über den Krieg befreit. Galt früher der Grundsatz, dem Feind soviel Übel zuzufügen als möglich war, so sucht man jetzt ein Kriegsrecht zu schaffen, das dem Feind nur so viel Übel zufügen lässt, als zur Erreichung des Kriegszweckes notwendig ist. Der Zweck des Krieges aber ist nicht unnötiges Zufügen von Leiden sondern der Zusammenbruch der feindlichen Macht. So würde also jedes Hinmorden von Greisen und Kindern in keiner Weise dazu beitragen, die Kräfte des Feindes zu lähmen und wäre, da es nicht den wirklichen Zweck des Krieges verfolgt, als inhuman

[1]) cfr. Meurer, Die Haager Friedenskonferenz, München 1907 II. Bd. S. 641.

zu verwerfen. Im Gegenteil würde ein solches Verfahren die Bevölkerung zur Verzweiflung treiben und den Widerstand nur vermehren. „Der Krieg ist ein Aufruf zu den Waffen, zur Gewalt, aber nicht zur zügellosen Willkür.“[1]) Diese zügellose Willkür soll durch das Kriegsrecht beschränkt werden, und darin besteht die Humanität des Krieges. Jedes Recht aber, das die Humanität zu sehr in den Vordergrund stellt und übersieht, dass die eigentliche Natur des Krieges Gewalt ist, ist als Kriegsrecht unanwendbar. Es würde auch in Wirklichkeit nicht human sein, wollte man dem Kriege alles grausame nehmen. Je energischer ein Krieg geführt wird, umso früher wird man auf Frieden hoffen können. Je schneller aber eine Kriegführung den Frieden herbeiführt, um so humaner ist sie.[2])

Es gibt eine Grenze, bis zu der ein Krieg unter Rechtsnormen gestellt werden kann; über diese hinaus jedoch herrscht die militärische Notwendigkeit, die Kriegsraison. Nur wenn man sich ein richtiges Bild von dem Charakter des Krieges machen kann, wird hier der richtige Mittelweg gefunden werden. Kann man schon im voraus sagen, diese Rechtsregel wird im Ernstfall oft durch die Kriegsraison gebrochen werden, dann sehe man von einer rechtlichen Regelung dieses Punktes ab[3]). Man muss damit rechnen, dass Fälle eintreten können, in denen die Kriegsraison verlangt, dass selbst allgemein anerkannte und ge-

---

[1]) Bonfils, Völkerrecht, S. 541.

[2]) H. Grotius in der Übersetzung von J. H. von Kirchmann, Berlin 1869 II. Bd. Buch III. Kapitel 15 S. 372 sagt: „dasselbe verlangt Cicero, dessen bester Spruch des Rechts so lautet: der Krieg werde so begonnen, dass nur der Frieden als sein Zweck erscheine.

[3]) Oberst Künzli sagte in der Sitzung am 20. Juni 1899 im Haag: Je ne suis pas de ceux, qui croient, qu'on puisse réglementer sur le papier, jusque dans les détails, la marche des guerres futures. L'histoire m'apprend, que les circonstances sont souvent plus fortes que les hommes et plus fortes même que la meilleure volonté des généraux. La guerre restera la guerre avec toutes ses misères mais faisant ressortir aussi les plus hautes qualités de l'homme.

billigte Rechtsregeln gebrochen werden[1]). Selbstverständlich darf dies nur ausnahmsweise in Fällen dringendster Not vorkommen. Jeder, der derartige Kriegsregeln bricht, muss sich der Tragweite seines Entschlusses bewusst sein und die Überzeugung haben, dass er sich bei einem späteren Verhör genügend rechtfertigen kann. Auch im Interesse der eigenen Kameraden soll sich jeder hüten, der Kriegsraison zu weiten Spielraum zu lassen. Der Feind wird, sobald er von häufigen Übertretungen des Kriegsrechtes hört, mit Repressalien antworten. So inhuman nun auch dieses Kriegsmittel ist, denn Schuldige und Unschuldige werden gleichmässig getroffen, so ist es doch vorläufig unmöglich, dasselbe zu beseitigen[2]).

Werden diese kurz angeführten Regeln bei den vorbereitenden Schriften und dann in den später folgenden Verhandlungen immer beachtet, dann werden wir ein Kriegsrecht erhalten, das im Kriege auch wirklich Anwendung findet und unserer modernen Kultur entspricht. Bei den nun folgenden Vorschlägen zur Schaffung eines Luftkriegsrechtes sollen die hier entwickelten Prinzipien zugrunde gelegt werden[3]).

[1]) Kein Offizier wird sich z. B. auf einem Patrouillienritt scheuen, Feinde, die für das Leben der eigenen Leute gefährlich werden können, zu töten, wenn ihm keine Gelegenheit gegeben ist, sie in sicherem Gewahrsam zu halten.

[2]) Es wurden bereits im Jahre 1875 durch das Institut de droit international in seinen séances plénières vom 28., 30. und 31. August die Repressalien als eine exception douloureuse charakterisiert. Nach folgenden Grundsätzen wollte man sie beschränken:

1. Leur mode d'exercice et leur étendue ne devraient pas dépasser le degré de l'infraction commise par l'ennemi.

2. Elles seraient formellement interdites dans le cas, où l'infraction, dont on a lieu de se plaindre, aurait été réparée.

3. Elles ne pourraient s'exercer qu'avec l'autorisation du commandant.

4. Elles respecteraient dans tous les cas les lois de l'humanité et de la morale. Revue de droit international Tome VII 1875 T. 286.

[3]) Der Amerikaner Lieber schrieb an General Hallek folgendes über die Art der Behandlung seines Kriegsrechtes: Les usages, l'histoire,

III. Kapitel.

Teile des Luftraumes die von den Kriegführenden zu Kriegszwecken benutzt werden dürfen.

1. Der Luftraum über dem offenen Meer und den Küstengewässern.

Zunächst ist festzustellen, welche Teile des Luftraumes die Kriegführenden während eines Krieges als Kriegsschauplatz benutzen können. Es kommt hier zunächst der Luftraum über dem offenen Meer in Frage. Es hat wohl Zeiten gegeben, in denen eine vollkommene Freiheit des offenen Meeres bezweifelt wurde. Dass Mittelalter gab Kaiser und Papst die Befugnis über das Meer zu verfügen. Gewisse Länder so z. B. Spanien, Portugal, England, Dänemark betrachteten sich als Herren der Meere, die ihre Länder umspülten[1]). Auch die Wissenschaft stellte die Meeresfreiheit in Frage (Selden, mare clausum), die dann aber in Hugo Grotius (Mare liberum sive de jure, quod Batavis competit ad Indicana commercia) einen bahn-

---

la raison, la conscience, un amour sincère de la justice et de la civilisation ont été mes guides, ... abgedruckt bei E. Nys, in Revue de droit international et de législation comparée, Brüssel 1902 S. 683 in der Schrift, die betitelt ist: François Lieber: Les instructions pour les armées des Etats-Unis Les conférences européennes.

[1]) Vgl. genau Alphons Rivier, Lehrbuch des Völkerrechtes, Stuttgart 1899, S. 167—68. C. Ullmann, Völkerrecht, Freiburg 1898, S. 209 bis 210 v. Martens, Völkerrecht, Bd. I. S. 374, F. Perels, Das interne öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1903, S. 11—15.

brechenden Verteidiger gefunden hatte. Heute ist die Meeresfreiheit völkerrechtlich allgemein anerkannt, und kein Staat wird sich mit irgendwelchem Erfolge einen Besitz über das offene Meer anmassen. Steht es aber fest, dass das Meer frei ist, dann ist auch der Luftraum über demselben frei und kann als Kriegsschauplatz benutzt werden.

Anders liegt es mit dem Meeresgürtel, der die Länder ringsherum umschliesst. Müsste ein Staat auch hier die Meeresfreiheit anerkennen, dann könnte er die in diesen Küstengewässern so grossen wirtschaftlichen Interessen seiner Uferbewohner nicht schützen. Seiner Sänitätspolizei wäre es versagt, Schiffe von der Küste fernzuhalten, die durch Übertragung von ansteckenden Krankheiten ganze Gegenden vernichten könnten. Der Spionage wäre Tür und Tor geöffnet, denn kein Staat könnte in den Küstengewässern den Aufenthalt von feindlichen Schiffen verbieten, die genaue Aufnahmen des Ufers und seiner Verteidigung machten. Ein Kampf, der dann in den Küstengewässern Neutraler gestattet wäre, würde den friedlichen Handel und Verkehr, ja selbst das Leben und die Besitzungen der Landbewohner in grosse Gefahr bringen. Das Lebensinteresse der Uferstaaten verlangt es also, dass die Souveränität, die auf dem eigenen Territorium herrscht, auch auf die Zugangsstrassen zu diesem Territorium, ich meine die Küstengewässer, ausgedehnt wird[1]). Es fragt sich nun,

[1]) Meurer, in Luftschiffahrtsrecht München-Berlin 1909 S. 8 stimmt dem Beschluss des Institutes für internationales Recht auf dem Kongress in Paris 1894 bei, der besagt: „L'Etat a un droit de souveraineté sauf le droit de passage inoffensif. Ullmann a. a. O. S. 181—82 erkennt volle Hoheitsrechte des Uferstaates an. Schücking, Das Küstenmeer im internationalen Rechte, Göttingen 1897, S. 87. Art. IV. seiner Thesen lautet: Innerhalb des Küstenmeeres hat der Uferstaat volle Gebietshoheit wie im Inlande. Ähnlich F. Perels, a. a. O. S. 19. Österreich nimmt Hoheitsrechte in seinen Küstengewässern in Anspruch, denn es verbietet über gewissen Teilen der Küstengewässer die Luftfahrt. Vgl. hierzu die Kundmachung des Ministeriums des Innern v. 20. Jänner 1913 im Anhang, unter 4. Österreich. v. Liszt, Völkerrecht, Berlin 1910, S. 84 er-

wieweit dieses Lebensinteresse eine Ausdehnung der Souveränität verlangt. Eine völkerrechtliche Regelung der Grenze der Küstengewässer hat bis jetzt noch nicht stattgefunden. Man nahm zunächst die Kanonenschussweite der Strandbatterieen an und kam dabei auf 3 Seemeilen. Diese Entfernung wurde dann noch längere Zeit festgehalten, obwohl die Kanonen schon viel weiter trugen. Aber allgemein anerkannt wurde diese Grenzfestsetzung nicht[1]).

Die Regelung dieser Frage muss eine Grenze ergeben, die so weit gezogen ist, dass die Interessen des Uferstaates voll und ganz gewahrt werden können, ohne dass dabei der Staat durch Ausübung seiner Hoheitsrechte sich unnötige Kosten und Schwierigkeiten auferlegte. Um dies jedoch zu erreichen, muss man zwischen Kriegs- und Friedenszeiten unterscheiden. Zur Sicherung des Handels und Verkehrs und zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung braucht der Staat die Grenze nicht bis zur Schussweite unserer modernen, weittragenden Strandbatterieen auszudehnen. Dies würde auch schon deshalb unpraktisch sein, da sich diese Festsetzung infolge der Fortschritte der Technik fortwährend ändern und somit unausgesetzt Beunruhigungen hervorrufen würde. Im Kriege aber muss der Uferstaat die Grenze seiner Küstengewässer soweit hinausschieben, dass er in keiner Weise von den Geschossen einer Seeschlacht geschädigt werden kann.[2]) Nach

kennt beschränkte Gebietshoheit an, ebenso Grünwald, Das Luftschiff, Hannover 1908, S. 16, 17, 18. Scholz im Archiv f. öffentl. Recht 19. Bd. S. 601 erkennt im Küstenmeer nur die für die Sicherheit und den Schutz des Landgebietes notwendigen Rechte an.

[1]) Über die Geschichte der Grenzfestsetzung, genau bei v. Liszt a. a. O. S. 84.

[2]) Schücking, a. a. O. S. 25—26 gibt die Resolution des Instituts für internationales Recht vom Jahre 1894 zu Paris wieder: La zone de mer territoriale s'étend à six milles marins (60 au degré de latitude) de la laisse de basse marée sur toute l'étendue des côtes.

Art. IV. En cas de guerre l'Etat riverain neutre a le droit de fixer par la déclaration de neutralité ou par notification speciale sa zone

der eben entwickelten Auffassung von der rechtlichen Stellung und Ausdehnung der Küstengewässer kann nicht der ganze Luftraum über der Meeresfläche als Kriegsschauplatz benutzt werden. Der Luftraum über den Küstengewässern der Kriegführenden wird mit zum Kriegsschauplatz zu nehmen sein. Derjenige aber, der sich über den Küstengewässern anderer Staaten befindet, darf gemäss der von mir unten entwickelten Auffassung des Luftraumes über Staatsgebiet nicht zu Kriegsoperationen benutzt werden.

2. Der Luftraum über dem Landgebiet.

a) Rechtliche Stellung des Luftraumes zum Grundstaat.

Nunmehr ist festzustellen, wie weit der Luftraum über den Staatsgebieten der einzelnen Nationen zum Kriegsschauplatz benutzt werden darf. Dies hängt von der rechtlichen Auffassung der Luftsäule über dem Staatsgebiet ab. Scheinbar nahe und durch den Sprachgebrauch gegeben lag eine Analogie des Luftraumes mit dem Meere.[1]) Es fehlt denn auch nicht an Schriftstellern, die den Luftraum dem Meere rechtlich gleich stellen und für eine Anwendung der Meeresfreiheit auf den Luftraum plädieren.[2]) Dieser Vergleich lässt sich aber nur dann aufrecht erhalten, wenn die Beziehungen von Luft und Meer zu Grund bezw. Uferstaat so verwandt sind, dass eine rechtliche Gleichstellung beider möglich ist. Das Leben jedes einzelnen Menschen hängt vom Vorhandensein der Luft ab. In den unteren Schichten des Luftraumes hat er seine Wohnung errichtet,

neutre au delà de six milles jusqu'à portée des canons des côtes. Perels a. a. O. S. 22. Die Tragweite der Geschütze jeder Zeitepoche soll nach ihm die Grenze für die Küstengewässer bilden.

[1]) Hilty, a. a. O. S. 87 sagt: Unmittelbar verstandesmässig gegeben ist die Analogie des internationalen Raumes der Atmosphäre mit derjenigen des Meeres.

[2]) Vgl. M. E. d'Hooghe 1909 in IV. Congrès international d'Aéronautique Nancy 18.—23. Sept. 1909, Paris 1909, S. 445 und E. Nys a. a. O. S. 516 ff.

sein ganzes Leben und Schaffen spielt sich dort ab. Woher sollte er Nahrung nehmen, welche Pflanze könnte gedeihen, wenn der sich in der Atmosphäre bildende Regen ausbliebe, wenn die Sonnenstrahlen nicht mehr durchdrängen? Das Meer hat auf die Existenzmöglichkeit der einzelnen Menschen keinen Einfluss. Je weiter sich die Wellen des Meeres vom Gestade entfernen, um so weniger Interesse haben wir an ihr. Ein Schiff weit draussen auf offener See, kann dem Uferstaat keine Gefahr bringen. Ganz anders ist es im Luftraume. Die Gefahren, die einem Staate durch ein über ihm fliegendes Luftfahrzeug drohen, nehmen nicht ab, wenn sich das Schiff in höhere Regionen begibt.[1]) Im Gegenteil wird die Wucht der Geschosse durch eine grössere Entfernung vom Grundstaate noch erhöht, und die Verheerung, die auf dem Staatsgebiet angerichtet wird, vermehrt. So kann man aus den wenigen angeführten Beispielen ersehen, dass ein Vergleich zwischen Luftraum und Meer unmöglich ist, und dass beide eine ganz verschiedene Bedeutung für die einzelnen Staaten haben.[2])

Es wird dann zur Verteidigung für die Luftfreiheit vorgebracht, dass der Staat gar nicht die Möglichkeit habe,

---

[1]) Dr. A. Sturm, Das Luftschiffahrtsrechts abgedr. in Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechtes S. 523 sagt: Man komme mir nicht mit der jetzt üblichen Redensart vom Luftmeer, das frei sei wie das Meer. Unter der Meereswoge liegt kein Eigentum, unter der Luft aber wohnen wir. Einen diesem ähnlichen Gedanken entwickelt Dr. H. Hollatz in: Der gegenwärtige Stand der Luftrechtswissenschaft abgedruckt in der Schweizerischen Juristenzeitung Heft 16 v. 15. Febr. 1912.

[2]) Vgl. Association de droit international. Compte rendu de la XXVIII, Conférence Madrid. Londres 1914 S. 524.

The analogy of the high seas is, as your Committee think, an entirely false one. There is no connection between the high seas and the territories of States. The actions of vessels on the high seas do not affect the inhabitants of States. The inhabitants of States do not live at the bottom of the high seas; they do live on the land, and every action of an air vessel above their heads must affect their safety, and ought therefore necessarily to be placed under the control of the State which guards their safety.

seine Souveränitätsrechte im Luftraum auszuüben und infolgedessen auch keine beanspruchen könne.[1]) Gewiss vermag man den Luftraum nicht dauernd mit seinen Machtmitteln zu beherrschen, denn dann müsste man auf der ganzen Oberfläche der Erde Batterieen aufstellen, die auf Kanonenschussweite von einander entfernt sind, und im Luftraum in bestimmten Abständen Fahrzeuge kreuzen lassen. Dies verlangt P. Fauchille[2]) von einem Staate, der im Luftraum über seinem Territorium Souveränitätsrechte beansprucht. An der Durchführung dieser Forderung zweifelt er jedoch, da es sich in der Praxis kaum erreichen lässt, auf der ganzen Erde in gleichen Abständen Kanonen aufzustellen. Eine dauernde Beherrschung durch Artillerie aus Luftfahrzeugen hält er ferner für schwierig, da dieselben nicht lange an derselben Stelle verweilen können. Vor allem aber würden die grossen Unkosten die Staaten von einem derartigen Vorhaben abhalten. Die einfache Möglichkeit, gegebenenfalls die Hoheitsrechte geltend zu machen, berechtigt nach seiner Meinung die Staaten nicht dazu, Souveränitätsrechte im Luftraum zu verlangen. Niemand wird behaupten wollen, dass ein Staat sein ganzes Territorium dauernd durch Geschütze beherrsche. Wohl aber hat er die Möglichkeit dazu, das Land mit seinen Geschützen gegen Eingriffe anderer zu verteidigen und sich seine Hoheitsrechte zu bewahren. Fehlt ihm hierzu im gegebenen Falle die Kraft, dann verliert er eben sein Land, und die Souveränitätsrechte über dasselbe gehen verloren. Ganz ebenso ist es mit dem Luftraum

[1]) Vgl. E. Nys, a. a. O. S. 502, ferner Dr. Joh. Bielenberg, Berlin 1911 Die Freiheit des Luftraumes S. 27. Ferner Fauchille: Le domaine aérien et le regime juridique des aérostats in Revue générale de droit international public Tome VIII S. 425. Ferner Fauchille, La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix abgedr. in Revue juridique internationale de la locomotion aérienne Paris 1910 S. 10 bis 11.

[2]) P. Fauchille, in Revue générale de droit international public Tome VIII 1901 Paris S. 417, 18, 19 u. 20.

über dem Territorium. Ein Staat braucht denselben nicht ständig mit Batterieen und Luftfahrzeugen zu beherrschen. Um Souveränität zu beanspruchen genügt es, wenn er die Möglichkeit hat, seine Hoheitsrechte zur Geltung zu bringen. Dies wird er tun bis in die höchsten Zonen, die überhaupt noch für Menschen zugängig sind, einmal durch seine Kanonen vom Land aus und dann durch Luftfahrzeuge, die in der Luft kreuzen. Wie lange er diese Souveränitätsrechte verteidigen kann, hängt von seinem Waffenglücke ab. Naturgemäss scheiden diejenigen Teile des Luftraumes aus, in denen kein Mensch leben kann, denn an ihnen hat niemand Interesse, und es wäre töricht, Rechtssätze für Gegenden aufzustellen, die deren nicht bedürfen.

Da nun der Luftraum, dessen enge Zugehörigkeit zum Landgebiet wir oben zeigten, sehr wohl durch die Machtmittel des Staates beherrscht werden kann, so rechnen wir ihn mit zum darunter liegenden Staatsgebiet und sprechen dem Staat das Recht zu, im vollen Umfange seine Souveränitätsrechte über denselben zur Geltung zu bringen.[1])

Niemand soll aus einer Souveränität der Staaten im Luftraum folgern, dass der Staat nun im Bewusstsein seiner Hoheitsrechte die Grenzen sperren würde und den freien Verkehr verböte.[2]) Dies würde in unserem heutigen modernen Verkehrsleben einen ungeheuren Schaden für ihn bedeuten.

Es soll dem Staat vielmehr das Recht zugestanden werden, sich kraft seiner Souveränitätsrechte vor Ein-

[1]) Vgl. Association de droit international Compte rendu de la XXVIII. Conférence Madrid Londres 1914 S. 523ff. Quaritsch im Compendium des europäischen Völkerrechtes, Berlin 1908 S. 42 v. Liszt a. a. O. S. 78; Ullmann, a. a. O. S. 180; Grünwald, a. a. O. S. 31; Dr. Albert Zorn, Das Kriegsrecht zu Lande in seiner neuesten Gestaltung. Berlin 1906, S. 182. Jenny Lycklama A. Nijeholt in La souveraineté Aérienne S. 239 abgedr. in Revue juridique internationale de la locomotion Aérienne Paris A. Pedone 1910. Hermann Weck, Deutsches Luftrecht Berlin 1913 S. 14. Gegenteilige Ansicht: Dr. jur. Joh. Bielenberg a. a. O. S. 67.

[2]) Vgl. Grünwald a. a. O., S. 61.

wirkungen aus dem Luftraume zu schützen, die seinem Interesse entgegengesetzt sind.

Die Entstehung des Völkerrechtes im allgemeinen zeigt, dass das Völkerrecht nicht durch Willenshandlungen der Völkerrechtsgemeinschaft[1]) sondern durch Konzessionen der souveränen Staaten an die Völkerrechtsgemeinschaft entsteht.[2])

b) Folgerungen, die sich aus der Luftfreiheit für den Kriegsschauplatz ergeben.

Ohne jede Einschränkung führt Nys die Freiheit der Luft durch.[3]) Er will von einer Herrschaft der Grundstaaten über den Luftraum nichts wissen und verwirft die Aufstellung einer Schutzzone über den Staatsgebieten. Er sagt: Gardons nous de supprimer „la liberté de l'air" ou de la réduire à de minuscules proportions.[4]) Die Anhänger der uneingeschränkten Luftfreiheit müssen im Fall eines Krieges zugeben, dass der Luftraum über allen Staatsgebieten zum Kriegsschauplatz zu rechnen ist, es wäre ihnen unmöglich, Souveränitätsrechte über den Luftraum zur Geltung zu bringen und Kämpfe über ihrem Landgebiete zu verbieten.[5]) Schon diese eine Forderung, die sich aus der Luftfreiheit ergibt, muss zeigen, dass eine vollkommene Durchführung dieses Prinzipes unmöglich ist. Dies sah auch Fauchille ein, der in seinem régime juri-

[1]) Bei M. E. d'Hooghe in a. a. O. findet sich folgende Ansicht: Il s'en suivrait, que toute réglementation de voirie aérienne ne pourrait être qu'internationale sans qu'un Etat puisse légiférer seul en ce qui concerne la circulation au dessus de son territoire.

[2]) Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 8 sagt: Die Völkerrechtsgeschichte enthüllt uns denn auch ein ganz anderes Entwicklungsprinzip. Danach setzt sich der heutige Völkerrechtsreichtum in der Hauptsache aus Staatsdotationen zusammen. Die Staaten haben immer reichlich gegeben, die Völkerrechtsgemeinschaft war der empfangende Teil.

[3]) Vgl. E. Nys a. a. O. S. 501 ff.

[4]) E. Nys a. a. O. S. 520.

[5]) Vergl. Association de droit international. Compte rendu de la XXVIII. Conférence Madrid. Londres 1914. S. 527/8.

dique des aérostats im Art. 7[1]), der 1906 in Genf vom Institut de droit international angenommen wurde, sagt: L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui en temps de paix et en temps de guerre que les droits nécessaires à leur conservation. Er nimmt für Friedenszeiten eine zone d'isolement von 1500 Metern Höhe an, innerhalb deren er den freien Verkehr verbieten will.[2]) Im Art. 21[3]) sagt er: Les Etats belligérants ont le droit, en quelque partie que ce soit de l'atmosphère, de se livrer à des actes d'hostilité au dessus de leur territoire continental et au dessus de la pleine mer ou de la mer, qui avoisine leurs côtes. Il leur est, au contraire, interdit d'accomplir des actes hostiles susceptibles d'entrainer la chute de projectiles au dessus du territoire continental des Etats neutres à quelque hauteur que ce soit et à proximité des côtes de ces Etats dans un rayon déterminé par la force du canon de leurs aérostats.

Er kann also ein für den Frieden aufgestelltes Prinzip der Luftfreiheit verbunden mit einer zone de protection ou d'isolement[4]) gerade im Kriege, wo es beweisen sollte, ob es vor der Praxis bestehen kann, nicht aufrecht erhalten.

Im Kriege durchbricht das Selbsterhaltungsrecht der Neutralen die Schutzgrenze und erstreckt sich in den freien Luftraum hinein, um so den Grundstaat vor der Gefahr eines Kampfes zu schützen. Die freie Luftzone

---

[1]) Abgedruckt im Annuaire de l'institut de droit international XIX 1902 Session de Bruxelles S. 32 ff.

[2]) Er nimmt diese Höhe aus folgendem Grunde: Dernier point, où l'image photographique des ouvrages fortifiés est encore assez nette pour être profitable. Annuaire S. 36. In seiner Schrift: La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix abgedruckt in Revue juridique internationale de la locomotion aérienne Paris A. Pedone 1910 nimmt er eine Zone von 500 Metern Höhe an.

[3]) Annuaire, S. 58.

[4]) Annuaire, S. 34.

über dem Gebiet der Kriegführenden verschliesst sich den Luftfahrzeugen Neutraler[1]).

Auch Meili steht unter dem Einfluss von Fauchille und meint, dass alle Schwierigkeiten gelöst wären, wenn die von Fauchille in Art. 7 seines régime juridique des aérostats ausgesprochene Ansicht über den Luftraum in einen Staatsvertrag aufgenommen würde[2]). Er sagt, die Luft mit dem Luftraum ist frei, d. h. sie steht allen Völkern zur Disposition unter der aufgestellten Reservation der Selbsterhaltung der Staaten[3]). Also auch er arbeitet mit dem von Fauchille aufgestellten Selbsterhaltungsrecht der Staaten.

Diese Vertreter der Luftfreiheit räumen den Staaten ein Selbsterhaltungsrecht ein, das sich im Kriege ohne bestimmte Grenzen in den Luftraum über ihrem Gebiet erstrecken soll. Sie wollen damit die Staaten vor allen Fährnissen bewahren, die durch den Verkehr von Fahrzeugen im Luftraum eintreten. Sie haben also dasselbe Ziel wie diejenigen, die von der Souveränität der Grundstaaten im Luftraum ausgehen. Diese wollen die Hoheits-

---

[1]) Fauchille, Art. 22 Annuaire . . . S. 64. Vgl. ferner Fauchille in Revue générale . . . S. 447.

[2]) Vgl. Meili, a. a. O. S. 48. Auch Gareis in der Beilage der Münchn. Neuest. Nachr. Nr. 39 v. 17. Febr. 1909 sieht den Art. 7 der Fauchille'schen Rechtsregeln als für die Zukunft wohl als herrschend bleibenden Grundsatz an. Er sieht von einer Grenzfixierung zwischen einer nationalisierten und entnationalisierten Zone ab. Er lässt die Interessenzone eines Staates so weit gehen, als er Möglichkeit und Interesse hat sie auszuüben.

[3]) Vgl. Meili, a. a. O. S. 48. Trotzdem also Meili hier von der Freiheit der Luft ausgeht, räumt er eigentümlicherweise, allerdings nur in der Theorie, wie er sagt, dem Staate Souveränitätsrechte ein. S. 27 a. a. O. sagt er: In der Tat hat der interne Staat kraft seiner Souveränität ein staatsrechtliches Recht am Luftraume, und man kann rein theoretisch sagen, es sei sogar unbeschränkt. Indessen ist dies formaler Dogmatismus. Jedenfalls leugnet Meili S. 48 a. a. O. eine volle Souveränität der Staaten.

rechte der Grundstaaten einschränken, aber nur soweit, dass der Grundstaat sich kraft seiner Souveränität immer gegen Gefahren, die aus seinem Luftgebiet drohen, wehren kann.

Das Fauchille'sche Selbsterhaltungsrecht bietet jedoch den einzelnen Staaten keinen genügenden Schutz.

Da Fauchille davon ausgeht, dass der Luftraum frei ist, so haben die einzelnen Staaten dort keine Souveränitätsrechte und infolgedessen auch kein Recht dazu, dort selbständig Rechtssätze aufzustellen, durch die nach ihrer Meinung in genügender Weise das Selbsterhaltungsrecht ihres Staates geschützt ist. Sie müssen es sich gefallen lassen, dass die Rechtssätze, die von einer Völkerrechtsversammlung als ausreichend zum Schutz der Selbsterhaltung aufgestellt sind, im Luftraum über ihrem Gebiet Geltung haben. Nach Fauchille's Ansicht z. B. kann es das Selbsterhaltungsrecht der Staaten nicht verbieten, dass Kriegsvorbereitungen im Luftraum über neutralem Gebiet vorgenommen werden. Er sagt: On pourra donc, dans cette théorie, autoriser des ballons belligérants à réaliser ou à compléter leur armement et leurs approvisionnements dans l'atmosphère dominant le soldes neutres[1]).

Wenn ein solcher Satz anerkannt würde, dann ist zu erwarten, dass es im Ernstfalle bei diesen Kriegsvorbereitungen nicht bleibt. Nur zu bald werden die feindlichen Kriegsluftfahrzeuge den Kriegsschauplatz auch über neutrales Gebiet ausdehnen[2]).

---

[1]) Fauchille, Annuaire . . . S. 62. L. De Stael Holstein in La réglementation, de la guerre des airs. La Haye 1911. Er sagt: Ce n'est encore qu'avec le système de la souveraineté de l'air qu'on arrive à intredire complètement en cas de guerre le passage au-dessus da la superfice de l'Etat neutre S. 66.

[2]) Fauchille gibt zu, dass die Grundstaaten, wenn sie volle Souveränität über ihren Luftraum besitzen, neben allen Feindseligkeiten auch jegliche Vorbereitung dazu im Luftraum über ihrem Gebiet verbieten können.

Anders verfährt Adler, der glaubt, dass sichere Anzeichen dafür vorhanden sind, dass der von Hugo Grotius ausgesprochene, heute allseitig anerkannte Gedanke des mare liberum auch auf den Luftraum ausgedehnt wird[1]). Er stellt eine atmosphärische Zone auf, die nicht über Kanonenschussweite hinausgeht und kommt dann zu folgendem Satz: Im Kriege gehört die atmosphärische Zone der kriegführenden Staaten zum Kriegsschauplatz, die atmosphärische Zone der am Kriege nicht beteiligten Staaten steht dagegen unter den Rechtssätzen der Neutralität.[2]) Da er den Luftraum über der atmosphärischen Zone für frei ansieht, muss man also hieraus folgern, dass abgesehen von der atmosphärischen Zone der Luftraum über sämtlichen Staaten als Kriegsschauplatz anzusehen ist[3]). Die Unhaltbarkeit eines derartigen Rechtssatzes ist klar.

c) Folgerungen die sich aus der Souveränität der Grundstaaten im Luftraum für den Kriegsschauplatz ergeben.

Zu einer im Resultat ähnlichen Ansicht kommt auch von Grote[4]). Er erkennt Gebietshoheit der Staaten im

[1]) Adler, Die Spionage eine völkerrechtliche Studie, Marburg 1906 S. 80.

[2]) Adler, a. a. O. S. 81.

[3]) Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 39 sagt: Würde sich über dem neutralen Gebiet, sei es sofort oder auch erst von einer gewissen Höhe an der Kriegsschauplatz auftun dürfen, so wäre es um den Frieden des Grundstaates geschehen. Auch Hilty in a. a. O. nimmt eine Schutzzone über der Erdoberfläche an, über der volle Luftfreiheit herrschen soll. Er sagt dann S. 92, jenseits dieser Zone (die Schutzzone reicht nach Hilty so weit wie die Macht der Grundstaaten) also im internationalen Raume kann weder Gewaltbetätigung noch Berufung auf Völkersitte und Gebräuche den Aeronaut offizieller und offiziöser Gattung hindern mit vervollkommneten Instrumenten Beobachtungen zu machen, selbst zum beabsichtigten Nachteil des unten liegenden Landes. Da müssen die Festungen umgebaut oder rasiert werden, und sich die Schützen gross und klein im Terrain noch klüger eindecken.

[4]) v. Grote, Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt, Borna-Leipzig 1907 S. 22.

Luftraum an und zwar innerhalb der Grenzen ihres tatsächlichen Machtbereiches, unterwirft diese aber wieder gewissen Einschränkungen. Eine Abgrenzung dieses Machtbereiches erhofft er von einer internationalen Konferenz. Bis dahin sollen die einzelnen Staaten unter Berücksichtigung der Tragweite ihrer Feuerwaffen eine Abgrenzung vornehmen. Er kommt dann zu folgendem Satze: Der freie Luftraum jenseits der Machtzone der Staaten ist zu allen Zeiten für den friedlichen und kriegerischen Verkehr der Völker offen mit der von uns angeführten Ausnahme, dass in jeglicher Höhe über neutralem Gebiet Feindseligkeiten von seiten kriegführender Luftschiffe vermieden werden sollen[1]).

Er verbietet zwar die Feindseligkeiten in dem freiem Teil seines Luftraumes, aber nur zu bald wird es zwischen den dort frei verkehrenden Luftfahrzeugen der Kriegführenden zu Kämpfen kommen, und eine Ausdehnung des Kriegsschauplatzes auch auf diesen Luftraum wird sich nicht vermeiden lassen.

Schroeder[2]) erkennt eine Ausdehnung der Staatsgewalt auf den Raum über und unter dem Staatsterritorium an. Er gibt zu, dass kein Staat gezwungen werden kann, seine Macht nach oben hin zu beschränken. Indessen erhofft er im Interesse des internationalen Verkehrs eine völkerrechtliche Einigung darüber, dass die einzelnen Staaten ihren Machtbereich begrenzen. Er will eine Grenzlinie ziehen, über die hinaus die Luft dem Verkehr offen steht, und die Luftfahrzeuge wie die Schiffe auf der offenen See frei verkehren können. Diese Grenze soll nicht in die hohen Luftschichten verlegt werden sondern in den Teil

---

[1]) v. Grote a. a. O. S. 25.

[2]) Schroeder, Der Luftflug, (Geschichte und Recht) Berlin 1911 S. 48—51. ferner S. 72—74. Vgl. auch Dr. Frank, Das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich nebst Einführungsgesetz Tübingen 1911. Er sagt S. 38 Anm. 1: Der Luftraum, soweit er von unten aus beherrscht werden kann, wird mit zum Staatsgebiet gerechnet.

des Luftraumes, in dem Menschen noch ohne künstliche Hilfsmittel leben, und sich ein regelrechter Luftverkehr entwickeln kann. Den Luftverkehr in der oberen freien Luftzone will er im Frieden durch völkerrechtliche Abmachungen regeln. Im Kriege sieht er davon ab, da der Luftraum doch dann demjenigen gehört, der ihn erobert.

Eine derartige rechtliche Auffassung vom Luftraum zeigt, dass mit einer Ausdehnung der Souveränität bis zu einer gewissen Grenze den Staaten nicht gedient ist, denn im Kriege werden die kämpfenden Staaten den freien Teil des Luftraumes über neutralem Gebiet mit zum Kriegsschauplatz benutzen können.

Die Annahme einer Grenzlinie im Luftraume wird sich schon in Friedenszeiten kaum praktisch durchführen lassen[1]). Noch grössere Verwirrung und Streitigkeiten wird sie jedoch in Kriegszeiten anrichten. Ist es einmal erlaubt, den Kriegsschauplatz über neutralen Boden auszudehnen, dann kann man nicht verlangen, dass der Führer immer den Höhenmesser beobachtet, ob er sich noch in der freien Zone befindet. Er wird nach dem Feinde ausspähen und nur zu oft wird er in die verbotene Zone kommen. Die Grenze hat man auf die verschiedenste Weise festzusetzen versucht, einmal durch die Schussweite der Handfeuerwaffen und Kanonen, dann durch die Sehweite oder die Angabe einer Zahl, bis zu der das Interesse des Grundstaates gehen soll.

Der Krieg verlangt klare, jeden Zweifel ausschliessende Rechtssätze. Kommt man zu der oben vertretenen Ansicht, dass von einer Souveränität der Grundstaaten auszugehen ist, die sich ohne eine Grenze bis in die höchsten den Menschen noch zugänglichen Höhen erstreckt[2]), dann

---

[1]) Vgl. Hermann Weck. Deutsches Luftrecht, Berlin 1913, S. 12.

[2]) Vgl. Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 8 ff. E. Zitelmann, a. a. O. S. 23.

braucht man im Kriege keine grundlegende Veränderung in der Gestaltung der Rechtsverhältnisse im Luftraum vorzunehmen, wie dies durch Aufhebung der im Frieden geltenden Schutzzone geschieht. Die Luftfahrer haben sich schon in Friedenszeiten an den Gedanken gewöhnt, dass sie sich beim Überfliegen der Grenze in fremdem Staatsgebiet befinden, das eine Beachtung der Neutralitätsregeln verlangt. Alle Bemühungen aus der Luftfreiheit ein Recht zu konstruieren, das den Grundstaaten zu Kriegszeiten die nötige Sicherheit gewährt, fallen dann weg. Kraft seiner Souveränität wird jeder Staat seine Neutralitätsrechte zu wahren wissen.

Als Kriegsschauplatz kommt dann nur in Frage der Luftraum über dem freien Meere und den Küstengewässern, ferner über den Staatsgebieten der Kriegführenden.

IV. Kapitel.

Der Luftkriegsschauplatz.

1. Feststellung, ob es einen Luftkriegsschauplatz gibt, der vom Land- und Seekriegsschauplatz getrennt ist.

Nachdem nunmehr festgestellt wurde, welche Teile des Luftraumes zum Kriegsschauplatz hinzugezogen werden dürfen, fragt es sich, welches Recht dort Anwendung finden soll. Es ist festzustellen, ob man den Luftraum unabhängig vom Land und Meer als besonderen Kriegsschauplatz ansehen, oder ihn mit zum Land- und Seekriegsschauplatz rechnen soll. In der Literatur finden wir auseinandergehende Ansichten hierüber. Kohler[1]) will das Landkriegsrecht in Anwendung gebracht wissen, während Fauchille das Seekriegsrecht ausnahmslos auf den Luftkrieg übertragen will. Er sagt im Art. 23[2]): La guerre en ballons est assujettie aux lois et coutumes de la guerre maritime, sous réserve des dispositions de la IIe et de la IIIe déclaration de la Haye du 29 Juillet 1899.

Beide erkennen also einen getrennten Luftkriegsschauplatz an, auf dem der Eine Land-, der Andere Seekriegsrecht anwenden will.

Wie Luftraum und Grundstaat eng miteinander verbunden sind, ganz ebenso bilden auch der Luftkriegs-

[1]) Kohler, J. Luftfahrtrecht in Zeitschrift Luftfahrt und Wissenschaft herausgg. v. J. Sticker, Berlin 1912 S. 27.

[2]) Fauchille in Annuaire . ... S. 68. Vgl. ebendaselbst S. 70 und 71, wo er verschiedene Gründe angibt, warum er Seekriegsrecht in Anwendung bringen will. Vgl. ebendaselbst S. 76.

schauplatz mit dem darunter liegenden Landkriegsschauplatz ein Ganzes, das sich nicht trennen lässt.

Die Stärke der Luftfahrzeuge im Kriege besteht zum Teil darin, dass sie hoch oben in der Luft schweben, wo sie nur schwer von den Geschossen erreicht werden können. Sobald sie gezwungen sind zu landen, gehen sie dieses Vorteils verlustig und sind hilflos dem Feinde preisgegeben. Man wird also die Luftfahrzeuge den Landtruppen angliedern, in deren Schutz sie sich dann zurückziehen können, wenn sie landen. Dies kommt vor allem für die Flugzeuge in Frage, die immer nur eine verhältnismässig kurze Zeit in der Höhe bleiben können. Da die Luftflotte hauptsächlich den Aufklärungsdienst für die auf der See und Erdoberfläche sich befindenden Truppen zu versehen hat, ist auch schon durch den Dienst ein enges Zusammenarbeiten beider bedingt. Es ist klar, dass man die Spezialabteilungen eines Heeres nach demselben Recht behandeln muss wie die Armee selbst, der sie zugeteilt sind.[1]) In einem noch grösseren Abhängigkeitsverhältnis von den auf der Grundfläche sich befindenden Streitkräften ist die Luftflotte, die sich über dem offenen Meer bewegt. Will man weit draussen auf hoher See Luftfahrzeuge verwenden, wird man immer Schiffe mitsenden müssen, die den aufgefahrenen Luftfahrzeugen als Rückzugsort dienen können.

Man kommt also zu dem Schluss, dass es keinen eigentlichen Luftkriegsschauplatz gibt, für den ein eigenes Recht zu schaffen sei, sondern dass der Luftraum, der sich über dem Land befindet zum Landkriegsschauplatz und derjenige über dem Meere zum Seekriegsschauplatz zu rechnen ist.[2])

[1]) Vgl. Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 40. Er sagt: Die Luftschiffe versehen den Aufklärungsdienst, und wenn sie dabei heruntergeschossen werden, so ergibt sich die Behandlung nach Land- oder Seekriegsrecht, sowie nach Land- oder Seekriegssanitätsrecht, je nachdem dabei die Marine oder das Landheer beteiligt ist.

[2]) Auch Boeckner O. (Der Kriegsschauplatz. Ein Beitrag zum neuzeitlichen Völkerrecht, Berlin 1911) S. 144 lehnt den Begriff eines

Es wird sich bei der Festsetzung der Rechtsregeln für den Luftkrieg herausstellen, dass man nicht ganz ausnahmslos das Landkriegsrecht auf den Luftraum über der Erdoberfläche und das Seekriegsrecht auf den über dem Meer übertragen kann. Der eigentümliche Charakter der Luftfahrzeuge bedingt es, dass Vergleiche mit Seeschiffen oder einer Kompagnie Soldaten nicht immer ganz durchführbar sind.

An dem Grundprinzip der Übertragung des Landkriegsrechtes auf den über dem Territorium befindlichen Luftraum und des Seekriegsrechtes auf die über dem Meere sich erhebende Luftsäule kann hierdurch jedoch nichts geändert werden.

2. Genaue Grenzfestsetzung zwischen See- und Landkriegsschauplatz.

Da nun die Luftfahrzeuge bald nach See- bald nach Landkriegsrecht zu behandeln sind, ist eine genaue Abgrenzung der horizontalen Ausdehnung dieser beiden Kriegsschauplätze auf der Erd- und Wasseroberfläche nötig, um dann auch im Luftraum bestimmte Grenzen zu erhalten.

Die Ansichten in der Völkerrechtsliteratur über die Ausdehnung des Seekriegsschauplatzes gehen sehr auseinander. So sagt z. B. Bonfils[1]): Der Seekriegsschauplatz umfasst das offene Meer und die Küstengewässer der Kriegsparteien.

---

rechtlich selbständigen Luftkriegsschauplatzes ab. Stael-Holstein a. a. O. S. 68. Stael-Holstein, der die Frage, ob See- oder Landkriegsrecht im Luftraum zur Anwendung kommen soll, kurz streift, sagt: Ou la façon la plus simple de trancher la question serait-elle d'appliquer aux forces aériennes affectées au service de l'armée les lois terrestres et à celles de la marine les lois maritimes? N'arriverait-on pas en autre cas a l'absurdité, que les pays tels que la Suisse ou la Roumainie seraient obligés de seservir de lois, dont l'usage leur resterait du reste inconnu?

[1]) Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts für Studium und Praxis, Berlin 1904, S. 663.

Zorn[1]: Den Kriegsschauplatz des Seekrieges bilden die hohe See, die Küstengewässer der kriegführenden Staaten sowie die vom Meere aus zugänglichen Binnengewässer der im Kriege befindlichen Staaten.

v. Liszt[2]: Schauplatz des Seekrieges ist in erster Linie die offene See mit Einschluss der mit ihr zusammenhängenden an der Meeresfreiheit teilnehmenden Meeresteile. Kriegsschauplatz sind ferner die Küstengewässer der Kriegführenden, ihre Eigengewässer insoweit als sie von Seekriegsschiffen befahren werden können.

Während also Bonfils zum Seekriegsschauplatz nur das offene Meer und die Küstengewässer rechnet, will Zorn alle Binnengewässer, die vom Meere aus zugängig sind, mit dazu nehmen.

v. Liszt vertritt eine Ansicht, die der von Zorn in der Praxis sehr nahe kommt. Er will den Seekriegsschauplatz auf die Eigengewässer ausdehnen, soweit sie von Seeschiffen befahrbar sind. Zum Landkriegsschauplatz rechnet er das gesamte Land- und Wassergebiet der kriegführenden Staaten, sowie den Luftraum über und den Erdraum unter diesen Gebieten.

Da nun die grösseren Flüsse von kleineren Seeschiffen bis tief in das Land hinein befahren werden können, so erstreckt sich der Seekriegsschauplatz nach v. Liszt's Ansicht weit in das Territorium der Staaten hinein. Andererseits will er aber das Wassergebiet der Kriegführenden zum Landkriegsschauplatz rechnen, dies kann in Wirklichkeit aber nach seiner Zusammensetzung vom Seekriegsschauplatz nur in beschränktem Masse der Fall sein.

Wir sehen also, dass bei seiner Auffassung keine einigermassen bestimmte Grenze gegeben ist, wo das Geltungsgebiet des Seekriegsrechtes aufhört und das des Landkriegsrechtes beginnt. Man könnte nicht einwandfrei

[1]) Zorn, Grundzüge des Völkerrechts II. Aufl. Leipzig 1903, S. 276. Ferner Ullmann, Völkerrecht, Freiburg, 1898 S. 340.

[2]) v. Liszt, a. a. O. Berlin 1910, S. 310—11.

feststellen, ob der Luftraum, der sich über einem grossen, in das Meer fliessenden Fluss z. B. dem Rhein befindet, da er ja doch als zugehörig zu dem sich unten befindlichen Kriegsschauplatz anzusehen ist, zum Land- oder Seekriegsschauplatz gerechnet werden muss.

Es sind also festere Grenzen auf der Erdoberfläche zu schaffen, um eine durch die Natur der Dinge schon schwierige Grenzfestsetzung im Luftraum nicht noch zu erschweren. Nach meiner Ansicht ist die Ausdehnung des Seekriegsschauplatzes folgendermassen festzusetzen:

Zum Seekriegsschauplatz gehören das offene Meer und die Küstengewässer der Kriegsparteien. Derjenige Teil der Eigengewässer, der in Friedenszeiten regelmässig von der Seekriegsflotte befahren wird und zu Flottenmanövern und Verankerungsplätzen benutzt wird, ist mit zum Seekriegsschauplatz zu rechnen.[1])

Bei dieser Zusammensetzung fallen alle diejenigen Teile der Flüsse als Seekriegsschauplatz aus, die nur ausnahmsweise einmal von Seeschiffen befahren werden. Ganz wird man die Eigengewässer nicht aus dem Seekriegsschauplatz ausschliessen können, denn es würde zu häufigen Übertretungen des Kriegsrechtes führen, wollte man etwa in Höhe der Küste eine Grenzlinie ziehen, über die hinaus Landkriegsrecht herrschen sollte. Es könnte dann also bei einer Seeschlacht vorkommen, dass ein Teil der Schiffe nach See-, der andere nach Landkriegsrecht zu behandeln wäre, dies geht aber nicht an.

Jedenfalls gehört nach meiner Auffassung vom Seekriegsschauplatz der Luftraum über den eigenen Wassergebieten eines Staates mit der angegebenen Einschränkung zum Landkriegsschauplatz, und es ist dort wie auf dem Territorium Landkriegsrecht anzuwenden.

---

[1]) Vgl. auch den Beschluss des Institut de droit international Annuaire Bd. XXVI 1913 S. 610—11. Hier heisst es:

Les règles spéciales à la guerre maritime ne sont applicables qu'à la pleine mer et aux eaux territoriales des belligérants à l'ex-

V. Kapitel.

Das Flaggenrecht der Luftfahrzeuge.

Will man nun den Luftfahrzeugen eine völkerrechtliche Anerkennung verschaffen und sie unter den Schutz des Völkerrechtes stellen, dann muss man ihnen die Nationalität eines Staates geben, der Mitglied dieser Völkerrechtsgemeinschaft ist.

Die Nationalisierung wird man durch ein offen zu führendes Zeichen kenntlich machen. Es ist dies besonders für den Krieg von Wichtigkeit, denn nur so wird man einen Unterschied zwischen Freund und Feind machen und die Neutralität am Kampfe nicht Beteiligter bewahren können.

Es fragt sich nun zunächst, wie die Flagge, das äussere Zeichen der Nationalisierung bei den Luftfahrzeugen aussehen soll. Gibt man ihnen eine Flagge mit den Nationalfarben, so wird man auf weite Entfernungen, die ja doch für die Luftfahrzeuge im Kriege meistens in Frage kommen, keine Farbe und somit keine Nationalität mehr feststellen können. Wie bei unseren feldgrau gekleideten Heeren wird es sehr schwer sein, zwischen Freund und Feind zu unterscheiden.[1]) Andererseits darf man auch auf den Luftfahrzeugen nichts anbringen, das dem Feind zu sehr ins

clusion des eaux, qui sous le rapport de la navigation, ne doivent pas être considérées comme maritimes.

[1]) Die feldgrauen Uniformen, die als Deckfarbe auch vom Ausland benutzt werden, haben in den letzten Manövern zur Genüge gezeigt, zu welch verhängnisvollen Folgen es führt, wenn eine Unterscheidung zwischen feindlichen und befreundeten Truppen nicht möglich ist.

Auge fällt, da sonst die Möglichkeit, unbemerkt an Truppen heranzukommen, sehr gering ist. Jedenfalls haben aber alle Staaten ein gleiches Interesse daran, möglichst leicht einen Unterschied zwischen eigenen und fremden Fahrzeugen machen zu können.

Dies wird möglich sein, ohne dass sich die Luftfahrzeuge durch grelle Farben dem Feinde zu leicht verraten, wenn man dem Vorschlage Fauchille's folgt.[1]) Dieser will den Luftfahrzeugen der verschiedenen Staaten eine Flagge geben, die sich in ihrer Form voneinander unterscheiden. Man könnte ja ausserdem auf diesen Flaggen noch die Nationalfarben der einzelnen Staaten anbringen.

1. Flaggenrecht der Staatsfahrzeuge.

Es fragt sich nun, welche Arten von Luftfahrzeugen im Kriege in Frage kommen. Zunächst handelt es sich um die Militärluftfahrzeuge, denen man nach dem augenblicklichen Stand der Luftfahrt die grösste Bedeutung zumessen muss. Dieselben sind dem Heere angegliedert, und ihre Besatzung besteht aus Militärs. Dann kommen diejenigen öffentlichen Luftfahrzeuge, die zwar auch im Staatsdienst aber unter einer Zivilverwaltung stehen (Postluftfahrzeuge). Es ist klar, dass die Staatsluftfahrzeuge die Nationalität ihres Eigentumsstaates besitzen werden.

2. Flaggenrecht der Privatluftfahrzeuge.

Eine andere Gruppe ist die der Privatluftfahrzeuge, deren Eigentümer Zivilpersonen sind. Die Nationalisierung dieser Fahrzeuge wird sich nicht so einfach gestalten, wie man aus den bis jetzt darüber stattgefundenen Verhandlungen ersehen kann.

Die Kauffahrteischiffe erhalten nach dem geltenden Recht nur dann die deutsche Nationalität, wenn sie aus-

[1]) Fauchille, Annuaire . . . S. 27. Er sagt: La forme d'un drapeau ainsi que son emplacement, sont en effet visibles dans l'espace jusqu'à 3000 et 4000 mètres.

schliesslich im Besitze von Reichsangehörigen sind, auf die Nationalität der Offiziere und Mannschaften wird keine Rücksicht genommen.[1]) Die Schiffe werden in ein Register eingetragen, und die Kapitäne erhalten einen mit der Eintragung übereinstimmenden Auszug[2]). Sodann sind sie berechtigt, die Nationalflagge auf ihrem Schiff zu hissen[3]).

Auch bei den Luftfahrzeugen wird man darauf bestehen müssen, dass eine Eintragung im Luftfahrtregister stattzufinden hat, deren Abschriften dann den Führern der Luftfahrzeuge mitgegeben werden als Bestätigung dafür, dass sie rechtmässig die Nationalflagge führen.

Die Registrierung ist bei den Luftfahrzeugen von besonderer Wichtigkeit für den Staat. Da jedes Luftfahrzeug, auch ohne gepanzert und mit Geschützen versehen zu sein, zu Kriegszwecken verwandt werden kann, wird ein Staat die Privatluftfahrzeuge im Kriege immer mit heranziehen[4]). Durch die Registrierung verschafft er sich dann immer ein Bild darüber, wieviele Luftfahrzeuge er im Ernstfalle von Privatleuten zur Unterstützung erwarten kann.

Es handelt sich nun darum, von welchen Bedingungen die Erteilung der Nationalität an ein solches Luftfahrzeug abhängig gemacht wird. Es sind von den verschiedenen Völkerrechtsversammlungen und Schriftstellern schon Vorschläge über die Nationalisierung der Luftfahrzeuge gemacht.

---

[1]) Bonfils, a. a. O. S. 329. § 2 des Gesetzes betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899 im Reichsgesetzblatt von 1899 Nr. 24 Berlin S. 319.

[2]) § 7 des oben genannten Gesetzes zählt die Punkte auf, die im Schiffsregister verzeichnet werden S. 320.

[3]) § 11 des oben genannten Gesetzes bestimmt, dass ein Schiff erst nach der Eintragung in das Schiffahrtsregister das Recht zur Flaggenführung hat S. 321.

[4]) Es wäre ähnlich dem freiwilligen Automobilkorps ein freiwilliges Luftschifferkorps zu bilden.

So stellte das Institut de droit international bei seiner Madrider Tagung im Art. 2 folgenden Satz auf[1]).

Tout aéronef doit avoir une nationalité et une seule. Cette nationalité sera celle du pays où l'aéronef aura été immatriculé. Chaque aéronef doit porter des marques spéciales de reconnaissance. L'Etat auquel l'immatriculation est demandée détermine à quelles personnes et sous quelles conditions il peut l'accorder. L'Etat, qui immatricule l' aéronef d'un propriétaire étranger, ne saurait toute-fois prétendre à la protection de cet aéronef, sur le territoire de l'Etat, dont relève ce propriétaire, contre l'application des lois, par lesquelles cet Etat aurait interdit à ses nationaux de faire immatriculer leurs aéronefs à l'étranger.

Das Institut steht also auf dem Standpunkt, dass die Luftfahrzeuge die Nationalität des Landes erhalten sollen, in dem das Schiff registriert wird. Es überlässt es den einzelnen Staaten, welche Bedingungen sie für die Eintragung der Fahrzeuge aufstellen wollen. Ein Staat braucht also, wenn er seine Nationalität an Fahrzeuge, die Ausländern gehören, nicht verleihen will, nur zu bestimmen, dass die Eintragung ausschliesslich für Reichsangehörige stattfindet. Bei einer derartigen Fassung kann man auf eine einheitliche Regelung der Frage bei allen Staaten nicht hoffen.

Einen anderen Vorschlag macht das Comité international juridique de l'aviation auf dem Kongress in Paris am 31. Mai, 1. und 2. Juni 1911.[2]) Art. 3 lautet:

La nationalité de l'aéronef est celles de son propriétaire. Si l'aéronef appartient à une société, la nationalité sera déterminée par celle du siège social de la société. En cas de nationalité différente des copropriétaires de l'aéronef la nationalité sera celle des copropriétaires, qui possèdent les 2 tiers de la valeur de l'aéronef.

---

[1]) Vgl. Annuaire de l'institut de droit international XXIV. S. 346 1911.

[2]) Abgedr. in Jur. Wochenschr. Nr. 14 1911, S. 671 unter „Der erste internationale Kongress für Luftrecht von Alex Meyer.

Das Comité will also, dass die Nationalität eines Luftfahrzeuges von der des Besitzers abhängt. Fauchille schlägt eine Regelung vor, die dem französischen Seerecht, welches bestimmt, dass die Hälfte des Schiffes mindestens Inländern gehört, und der Kapitän, die Offiziere und dreiviertel der Bemannung Franzosen sind, sehr ähnelt.[1]) Er macht die Nationalisierung von der Eintragung in die Register abhängig, will aber nur solche Luftfahrzeuge registrieren, deren Eigentümer, Führer und wenigstens dreiviertel der Mannschaften Staatsangehörige sind.[2])

Diese Bestimmung ist zwar für die Sicherheit des Landes sehr zu empfehlen, in der Praxis lässt sie sich jedoch schwer durchführen.

v. Grote hingegen meint, dass es am einfachsten wäre, wenn das Luftfahrzeug die Nationalität des Staates führte, in dem es Heimatshafen und Standort hat.[3])

Wenn man sich klar macht, welche Konsequenzen aus den einzelnen Ansichten für den Krieg entstehen, so wird man zu dem Resultat kommen, dass dem Beschluss des Comité beizustimmen ist, der zugleich mit dem Nationalitätsrecht, das für unsere Seeschiffe gilt, übereinstimmt. Wollte man die Nationalität der Fahrzeuge von ihrem Standort abhängig machen, dann müsste man auch solchen Luftfahrzeugen die Nationalflagge geben, die im Besitz von Ausländern sind. Der Staat hätte also nie einen genauen Überblick wie viele Luftfahrzeuge Staatsangehörigen gehören, auf deren Unterstützung er im Kriege hoffen kann, und wie viele im Besitz von Ausländern sind. Beim Aus-

[1]) Vgl. Bonfils, a. a. O. S. 328.

[2]) Fauchille, Annuaire . . . S. 27. S. 28 ebendaselbst führt er an, was er in die Register eintragen will. Sur ce registre on portera, avec le nom et l'adresse du propriétaire, le nom de l'aérostat, sa contenance obtenue par l'opération du jangeage et un numéro d'ordre; le domicile de chaque ballon sera au lieu où il aura été immatriculé sur le registre.

[3]) v. Grote, a. a. O. S. 31. Derselben Ansicht ist Eswein in Recht der Luftschiffahrt, Frankenthal 1910 S. 41.

bruch eines Krieges könnten die Angehörigen der feindlichen Kriegsmacht den Teil des Luftraumes, der dem Verkehr von Privatfahrzeugen freigegeben ist, befahren, ohne sich der Kontrolle unterziehen zu müssen, die für den Verkehr von Privatfahrzeugen mit einer ausländischen Flagge vorgeschrieben sind.[1]) Den Gefahren, die von solchen Luftfahrzeugen drohen können, wird sich jedoch kein Staat aussetzen und er kann seine Nationalität nur an solche Fahrzeuge verleihen, die sich im Besitze seiner eigenen Staatsangehörigen befinden.[2])

3. Flaggenrecht der Sanitätsluftfahrzeuge.

Neben den eben besprochenen Luftfahrzeugen wird man in absehbarer Zeit auch mit sog. Sanitätsluftfahrzeugen zu rechnen haben. Diese können einmal dem aktiven Heere angehören, dann tragen sie neben der Nationalflagge das „Rote Kreuz" im weissen Felde. Man wird jedoch auch dazu kommen, wie im Seekriege Privatluftfahrzeuge von Reichsangehörigen und Neutralen zuzulassen. Diese beiden Arten von Sanitätsluftfahrzeugen haben neben ihrer Nationalflagge die der Genfer Konvention zu führen. Diejenigen der Neutralen aber müssen ausserdem noch die Flagge derjenigen Partei hissen, der sie sich angeschlossen haben. Man wird von ihnen wie bei den Seeschiffen eine Einwilligung ihrer eigenen Regierung und eine Ermächtigung des Kriegführenden, dem sie sich angeschlossen haben, verlangen. Ausserdem muss dieser ihren Namen zu Beginn oder im Laufe der Feindseligkeiten jedenfalls aber

---

[1]) S. unten S. 103.

[2]) Ausserdem müsste noch bestimmt werden, dass den massgebenden Kontrollstellen das Recht zusteht, die moralische Beschaffenheit der Führer zu prüfen, sodass nur solche verwandt werden, deren Ruf eine Gewähr dafür bietet, dass mit der Nationalflagge kein Missbrauch getrieben wird. Vgl. projet de loi 1913 Titel II Artikel 9 II. Abs. S. 12.

vor irgendwelcher Verwendung dem Gegner bekannt machen.[1])

Für den Seekrieg hat man auf der zweiten Haager Friedenskonferenz die Sanitätsschiffe Neutraler unter die Leitung eines Kriegführenden gestellt,[2]) während man sich auf der ersten Haager Friedenskonferenz mit einem Aufsichts- und Durchsuchungsrecht beider Kriegsparteien begnügt hatte.[3])

Auch beim Luftkrieg müssen derartige Schiffe einer bestimmten Partei fest angegliedert werden. Der Dienst der Sanitätsluftfahrzeuge bringt es mit sich, dass sie sich sehr oft über Truppen bewegen und somit nach kurzer Zeit genau über Stellung und Stärke orientiert sind. Sind sie nun nicht fest an eine Partei gebunden, so kann es nur zu leicht vorkommen, dass die neutrale Besatzung, der es gleichgültig ist, welcher Kriegspartei sie Dienste leistet, Verrat verübt, und die Staaten so ihre Humanitätsbestrebungen schwer büssen müssen.

Mit wirklichen Lazarettschiffen, d. h. solchen, auf denen sich Verwundete und Kranke längere Zeit aufhalten, um verbunden und geheilt zu werden, wird man infolge der natürlichen Beschaffenheit der Luftfahrzeuge nicht zu rechnen haben. Die Sanitätsluftfahrzeuge werden sich vorzüglich dazu eignen, auf dem Schlachtfelde Verwundete aufzusuchen und dann den Krankentransport nach den Feldlazaretten und Seelazarettschiffen zu besorgen.[4]) Hier wird dann den Kranken der nötige Schutz durch die Rote-

---

[1]) Vgl. X. Konvention Art. 3 in Actes et documents de la II conférence internationale de la paix. La Haye, I. Tome 1908. I. S. 659.

[2]) Vgl. X. Konvention Art. 3 in den Protokollen der II. Haager Friedenskonferenz I. Séances plénières S. 659.

[3]) Vgl. Protokolle der conférence internationale de la paix 1899. La Haye. I. S. 236. Vgl. R. G. Bl. Nr. 44 von 1901 S. 464.

[4]) Diesbezügliche Versuche sind bereits durch den Senator Reymond, der Arzt und gleichzeitig Flugzeugführer ist, gemacht worden. Vgl. Luftschiffe und Flugzeuge von Hauptmann a. D. Dr. Hildebrandt

Kreuz-Abkommen für den Land- und Seekrieg gewährt. Selbstverständlich sind auch Sanitätsluftfahrzeuge vor Angriffen geschützt, und auch auf sie kommen in entsprechender Weise die Genfer Abkommen in Anwendung.

4. Bedingungen, unter denen ein Flaggenwechsel, durch welchen Privatfahrzeuge den Charakter von Kriegsfahrzeugen bekommen, gestattet ist.

Es wäre nun noch die Frage zu beantworten, ob man überhaupt eine Umwandlung von Handels- in Kriegsluftfahrzeuge zulassen will, und unter welchen Bedingungen der Flaggenwechsel zu erlauben ist. Da vorläufig in Luftfahrzeugen kaum grössere Warenmengen befördert werden können, werden die Privatluftfahrzeuge hauptsächlich zum Sport und zur Beförderung von Personen verwandt werden. Es wird also nicht der Fall eintreten, dass wie zur See einige Staaten einen grossen Teil des Handelsverkehrs in der Luft an sich ziehen und somit über eine den anderen Nationen weit überlegene Privatluftflotte verfügen. Der Verkehr mit Privatluftfahrzeugen wird sich gleichmässig entwickeln, und die Staaten werden ihrer Grösse entsprechend über annähernd gleich viele Privatluftfahrzeuge verfügen.

Es wird also eine völkerrechtliche Einigung, die Umwandlung von Privat- in Kriegsluftfahrzeuge zu gestatten, leicht erreichbar sein, da alle Staaten vom Werte einer möglichst grossen Luftflotte überzeugt sind, und durch die Erlaubnis zur Umwandlung kein Staat einen unverhältnismässig grossen Kräftezuwachs erhalten wird.

Die Erlaubnis zur Umwandlung kann wie bei den Seeschiffen[1]) von folgenden Bedingungen abhängig gemacht

---

abgedr. in der Gartenlaube Leipzig 1913 Nr. 2 S. 44. Neuestens hat er in einer Versammlung von Militärärzten über die Verwendung von Luftfahrzeugen zu Sanitätsdiensten gesprochen. Vgl. Erfurter Allgemeiner Anzeiger Nr. 251 vom 10. Sept. 1913.

[1]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I S. 647—48.

werden [1]): Das Luftfahrzeug muss dem direkten Befehl des Flaggenstaates unterstellt sein und das äussere Abzeichen der Kriegsschiffe seiner Heimat tragen. Die Forderung, dass der Name des Führers in der Rangliste steht, d. h. also Reserveoffizier sein muss, wird man bei den Luftfahrzeugen dahin erweitern, dass der Führer Mitglied des zu bildenden freiwilligen Luftschifferkorps sein muss, um nicht bei der beschränkten Zahl von Führern auch auf die verzichten zu müssen, die ihrer Militärpflicht nicht genügen konnten.

Ferner wird verlangt, dass die Bemannung der militärischen Disziplin unterworfen ist und die Regeln des Kriegsrechtes beachtet. Für die Seeschiffe konnte man keine Einigung darüber erreichen, an welchen Orten eine Umwandlung zu gestatten sei. England wies darauf hin, dass der Flaggenwechsel ein Akt der Souveränität sei, und dieser könne nur da ausgeführt werden, wo der Staat in der Lage wäre, seine Souveränität auszuüben. Da dies auf dem staatenlosen, offenen Meere unmöglich sei, forderte es, dass eine Umwandlung nur in nationalen und okkupierten Gewässern zu gestatten sei.[2])

Wenn man sich dieser Ansicht Englands anschliessen würde, dann wäre auch eine Umwandlung von Privatluftfahrzeugen im Luftraum über dem freien Meere unmöglich.

Der Staat gibt den Privatluftfahrzeugen seine Nationalflagge, um Beziehungen zwischen dem Heimatlande herstellen zu können. Er erteilt ihnen Vorschriften, wie sie sich im Luftraume zu verhalten haben und schreitet bei Vergehen gegen sie ein, schützt sie aber andererseits wieder vor Vergewaltigung durch Andere. Die Staaten behalten sich also immer ein Aufsichtsrecht über die Luft-

[1]) Fauchille im Annuaire S. 71 sagt: Néanmoins, on ne devra pas refuser aux nations la faculté d'encorporer dans leurs troupes les aérostats privés et leurs équipages dès qu'ils se seront soumis à la direction d'un officier de l'Etat et auront en signe distinctif fixe et reconnaissable à distance.

[2]) Vgl. die Regel von Lord Reay Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III. S. 822—23.

fahrzeuge vor und dehnen ihre Souveränitätsrechte auf dieselben aus.[1]) Vermöge seiner Souveränität kann also ein Staat eine Umwandlung von Privatluftfahrzeugen unter Beachtung der völkerrechtlichen Bedingungen, unter denen dies zu gestatten ist, vornehmen, und man braucht keinen Unterschied zwischen dem Luftraum über eigenem und freiem Gebiet zu machen. Eine Umwandlung über neutralem Gebiet wäre nicht zu gestatten.[2])

Es muss aber zur Bedingung gemacht werden, dass ein solches umgewandeltes Luftfahrzeug auch seinen angenommenen Charakter als Kriegsluftfahrzeug behält und nicht nach Belieben die Flagge wieder ändert.[3]) Um dies zu erreichen, wäre dem Artikel des Seerechtes, der bestimmt, dass der Kriegführende, der ein Kauffahrteischiff in ein Kriegsschiff umwandelt, dies möglichst bald auf der Liste seiner Kriegsschiffe vermerken muss, bei der Luftfahrt folgende Gestalt zu geben:

Der kriegführende Staat hat seinem Gegner und allen neutralen Mächten bei Beginn des Krieges eine Liste zu überreichen, auf der alle diejenigen Luftfahrzeuge genau genannt sind, die in Kriegsfahrzeuge umgewandelt werden. Sollen Privatluftfahrzeuge im Verlaufe des Krieges umgewandelt werden, so hat diese Umwandlung erst Geltung, wenn eine Benachrichtigung hiervon an alle Staaten erfolgte. Jedes auf der Liste verzeichnete Privatluftfahrzeug

---

[1]) Dies wird völkerrechtlich allgemein anerkannt, vgl. v. Liszt a. a. O. S. 88. Ferner Bonfils a. a. O. S. 332. Ferner Perels a. a. O. S. 37. Von einigen Schriftstellern so z. B. Bluntschli in seinem Werke „Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten", Nördlingen 1878 S. 190 wird die Souveränität der Staaten auch auf die Meeresteile ausgedehnt, welche die Schiffe umgeben. Aus einer derartigen Ansicht würden sich eine grosse Zahl von Folgerungen ergeben, die sich mit der Lehre von der Freiheit des Meeres nicht vereinbaren lassen.

[2]) Kohler a. a. O. S. 30.

[3]) Österreich hatte auf der II. Haager Friedenskonferenz die Fortdauer der Umwandlungen der Kauffahrteischiffe bis zum Ende des Krieges verlangt. Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III. S. 745.

wird im Verlaufe des Krieges nach den Rechtssätzen behandelt, die für Kriegsluftfahrzeuge Geltung haben.

Ferner ist es von Wichtigkeit, dass Bestimmungen erlassen werden, die es den privaten Luftfahrzeugen verbieten, beim Ausbruch oder im Verlauf eines Krieges die Flagge eines neutralen Staates zu hissen. Die Artikel 55 und 56 der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz (1909) geben an, unter welchen Bedingungen es feindlichen Seeschiffen erlaubt ist, rechtmässig zu einer neutralen Flagge überzugehen. Diese Bestimmungen können auch auf die Luftfahrzeuge Anwendung finden.

VI. Kapitel.

Kriegerische Handlungen von Luftfahrzeugen aus.

1. Das Verbot zum Werfen von Geschossen aus Luftfahrzeugen.

Es haben bereits Verhandlungen darüber stattgefunden, in welcher Weise sich die Benutzung der Luftfahrzeuge im Kriege gestalten soll. Nach den getroffenen Bestimmungen hat ein Verbot, dieselben zu Zwecken der Aufklärung zu benutzen, nie bestanden. Anders liegt es mit dem eigentlichen Kampf von Luftfahrzeugen aus.

Die ersten Verhandlungen hierüber fanden zu einer Zeit statt, in der das Problem der Lenkbarmachung der Luftfahrzeuge noch nicht gelöst war.

Ein kurzer Überblick über die Verhandlungen, die zur Aufstellung des Verbotes zum Werfen von Geschossen aus Luftfahrzeugen führten, soll zeigen, welchen Standpunkt die Staaten betreffs dieser Frage einnahmen, und welche Rechtslage für die einzelnen Nationen nach dem augenblicklich geltenden Kriegsrecht besteht.

In der zweiten Sitzung der Unterkommission der I. Haager Friedenskonferenz brachte der Präsident das Verbot zum Werfen von Geschossen aus Luftfahrzeugen zur Diskussion[1]).

Der holländische General Den Beer Portugal sprach von Höllenmaschinen, die vom Himmel zu fallen schienen

[1]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz II. S. 65.

und befürwortete die Aufstellung des Verbotes, da er jedes Mittel, das der Falschheit gliche, entfernen wollte.

Gross v. Schwarzhoff riet dann, für das Verbot eine Geltungsdauer von 5 Jahren aufzustellen, wie man es auch für die Gewehre vorgeschlagen habe.

Auch der russische Bevollmächtigte Gilinsky sprach sich für das Verbot aus, da er meinte, dass die Kriegsmittel, die jetzt zur Verfügung ständen, ausreichten.

Es besteht jedoch kein Grund, einen Kampf von Luftfahrzeugen aus zu verbieten, ebenso wenig kann sich ein Staat mit dem augenblicklichen Stand seiner Kriegsmittel begnügen, sondern er muss den Fortschritten der Technik folgen, um nicht von anderen Völkern überflügelt zu werden.

Die Abstimmung ergab, dass die Unterkommission für das Verbot war, der Vertreter Englands gab seine Stimme dagegen ab, und Rumänien machte den Vorbehalt, dass die Abmachung nur für 5 Jahre Geltung habe[1]).

Die Frage wurde dann in der 4. Sitzung am 7. Juni von neuem von dem Kapitän Crozier angeschnitten. Er wies darauf hin, dass man den Fortschritten der Technik keine Grenzen setzen wolle. Vielmehr sei man bestrebt, alles das zu verbieten, was unnötig grausam sei. Vorläufig wären die Ballons noch nicht lenkbar, und die Geschosse würden wie ein unnützer Hagel auf Kombattanten wie auf Unbeteiligte fallen. Daher sei es bei dem augenblicklichen, unvollkommenen Stand der Luftfahrtstechnik ratsam, ein Verbot zum Werfen von Geschossen aus Luftfahrzeugen aufzustellen. Es lasse sich jedoch jetzt noch nicht feststellen, ob die Luftfahrzeuge nicht noch einmal ganz brauchbare Kriegsmittel würden. Er schlug daher folgenden Text für das Verbot vor: Pendant cinq ans, à dater de la signature de cet acte il est interdit d'employer les ballons ou d'autres moyens similaires non encore

[1]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz II. S. 65.

connus pour lancer des projectiles ou des explosifs[1]). Es wurde dann über diese Frage in der Kommissions-Sitzung am 22. Juni weiter verhandelt. Nachdem Crozier nochmals darauf hingewiesen hatte, dass man das Verbot vorläufig nur für 5 Jahre aufstellen solle, erklärte auch der General Mounier, dass es gefährlich sei, sich eine Beschränkung für eine unbegrenzte Zeit aufzuerlegen[2]). Da auch nach seiner Meinung die Luftfahrzeuge noch ganz brauchbare Kriegsmittel werden könnten, schlug er als Geltungsdauer 5 oder mehr Jahre vor.

Der russische Vertreter Gilinsky wollte eine Grenze von 10 Jahren festsetzen, als aber auch John Ardagh für den Antrag Crozier eintrat, machte der Präsident folgenden Vorschlag: Il est interdit, pendant cinq ans, à partir de la date de la ratification de l'Acte de la Conférence de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons, cerfs volants et en général par des modes différents de ceux usités aujourdhui.

Nachdem noch Abänderungsvorschläge von verschiedenen Vertretern gemacht waren, einigte man sich auf folgenden Wortlaut:

Il est interdit pendant cinq ans, à partir de la date de la ratification de l'Acte de la Conférence de la Haye, de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux.

Dieser Wortlaut wurde dann vom Plenum der Konferenz am 21. Juli ohne nochmalige Diskussion angenommen[3]).

In der Schlussfassung ist der Tag, von dem an die Erklärung ihre Gültigkeit haben soll, weggelassen[4]).

Die Unterzeichnung wurde von England verweigert,

---

[1]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz II. S. 75—76.
[2]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz II. S. 8—9.
[3]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz I. S. 74.
[4]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz I. S. 199.

Deutschland hat die Erklärung ordnungsmässig unterzeichnet und ratifiziert[1]).

Da die Geltungsdauer der Erklärung zu Beginn der II. Haager Friedens-Konferenz abgelaufen war (1904), wurde sie von der russischen Regierung wieder auf das Programm zur Beratung gesetzt.

Am 7. August 1907 kam die Frage in der Unterkommission zur Besprechung. Zunächst wurde vom Präsidenten ein belgischer Vorschlag verlesen, der weiterhin das Werfen von Geschossen aus Luftfahrzeugen auf 5 Jahre verbieten wollte[2]).

Mit warmen Worten trat der belgische Bevollmächtigte van Den Heuvel für den Antrag seiner Regierung ein[3]). Er meinte, dass eine Beschiessung von Luftfahrzeugen aus grausamer als von der Erde aus sei und grosse Verheerungen anrichten würde. Die Versammlung solle es als eine Ehrensache ansehen, dass die friedliebenden und humanen Gedanken, die im Jahre 1899 zur Aufstellung der Erklärung führten, auch jetzt nicht verworfen würden.

Interessant ist, dass England, das doch auf der I. Haager Friedens-Konferenz dem Verbot ablehnend gegenüber stand, auf der II. Haager Friedenskonferenz für eine Erneuerung des Verbotes eintrat. Lord Reay fragte, ob es nicht genügend sei, dass es zwei Elemente gebe, in denen die Nationen ihren Leidenschaftlichkeiten freien Lauf lassen und ihre Streitigkeiten erledigen könnten. Die Versammlung würde sicher erkennen, dass man der Menschlichkeit und den Friedensbestrebungen einen grossen Dienst erweisen würde, wenn man die Völker von diesem verhängnisvollen Abhange zurückhielte. Auch sei man aus finanziellen Rücksichten gezwungen, dafür zu sorgen,

---

[1]) Abgedruckt im Reichsgesetzblatt 1901 Nr. 44 S. 470—473.
[2]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III. S. 150.
[3]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III. S. 152—53.

dass die Ausgaben für das Heer durch die Luftfahrt nicht noch anwüchsen[1]).

Die Vertreter Österreichs, der Türkei, Griechenlands, Portugals, und Chinas sprachen sich auch zu Gunsten des belgischen Antrags aus. Deutschland machte den Vorbehalt, dass es nur dann das Verbot für sich als bindend ansehen würde, wenn eine Einmütigkeit unter den Mächten erreicht würde[2]).

Die Abstimmung ergab, dass 6 Länder gegen das Verbot waren und zwar Argentinien, Spanien, Frankreich, Montenegro, Persien und Russland. 28 stimmten dafür, darunter Deutschland und Rumänien, beide unter dem gleichen Vorbehalte, 10 Mächte waren bei der Abstimmung nicht anwesend.[3])

Das Verbot hat also danach für Deutschland keine Geltung.

In der Verhandlung des Plenums am 17. August machte der Engländer Sir Edward Fry den Vorschlag, das Verbot bis zum Ende der III. Friedenskonferenz auszudehnen.[4])

Bei der folgenden Abstimmung waren 28 Staaten für den Antrag, 8 Länder stimmten dagegen, darunter Deutschland, 8 enthielten sich der Stimme.

Die Abstimmung über den belgischen Vorschlag ergab, dass 29 Stimmen dafür und 8 dagegen waren, 7 Staaten enthielten sich der Stimme.[5])

Die endgültige Fassung der Erklärung ist folgende: Les puissances contractantes consentent pour une période allant jusqu'à la fin de la troisième conférence de la paix,

[1]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III. S. 153.

[2]) Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 37 sagt: Die bedingte Zustimmung Deutschlands auf der zweiten Haager Friedenskonferenz war in Wirklichkeit eine Ablehnung, die anfangs diplomatisch verschleiert worden war, und die vollauf begründet erscheint und empfohlen war.

[3]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III. S. 154.

[4]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I. S. 87.

[5]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I. S. 88.

à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux.[1])

Vergleichen wir das Abstimmungsresultat mit dem der I. Haager Friedenskonferenz, so sehen wir, dass viele Staaten ihre Ansichten bezüglich der Verwendung von Luftfahrzeugen geändert hatten. Die Luftfahrzeuge hatten sich in der Zwischenzeit so vervollkommnet, dass man einsah, dass auf dieses Kriegsmittel nicht verzichtet werden konnte[2]). Inzwischen sind neue Verbesserungen an den Luftfahrzeugen gemacht worden, und immer sicherer gehorchen sie der Hand des Lenkers.

Es ist deshalb zu erwarten, dass auf der III. Friedenskonferenz wiederum eine Anzahl von Staaten eine weitere Anerkennung des Verbotes verweigert. Wahrscheinlich jedoch wird man von einer abermaligen Aufstellung desselben überhaupt absehen. Die Fortschritte der modernen Technik haben die Luftfahrzeuge gewiss zu gefährlichen Kriegsmitteln gemacht, aber die Wirkungen, die sie hervorzubringen vermögen, sind nicht verheerender als die unserer modernen Geschütze der Marine und des Landheeres. Bevor die Luftfahrzeuge lenkbar waren, war es möglich, wegen mangelnder Bedeutung auf ihre Verwendung als Angriffswaffe zu verzichten. Auch konnten Humanitätsgründe zu einem Verbote führen, da die durch den Wind getriebenen Fahrzeuge kein bestimmtes Ziel für ihre herabgeschleuderten Geschosse wählen konnten, und so Leben und Güter vieler Nichtbeteiligter in Gefahr brachten.[3])

Heute wird jedoch keine grosse Militärmacht freiwillig auf die Verwendung von Luftfahrzeugen im Kriege zu Kampfzwecken verzichten können.

---

[1]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I. S. 687.

[2]) Meurer, Die Haager Friedenskonferenz II. Bd. München 1907 S. 649 meint, dass die Verlängerung des Verbotes nicht veranlasst erscheint.

[3]) Kohler, a. a. O. S. 26.

Für die Luftfahrzeuge der Signatarmächte besteht eine sehr ungünstige Rechtslage, die sich in der Praxis kaum aufrecht erhalten lassen wird. Wohl kann von der Erde aus auf sie geschossen werden, sie dürfen sich aber gegen ihre Angreifer nicht wehren.[1]) Die modernen Ballonabwehrkanonen bilden jedoch bereits heute eine grosse Gefahr für die Luftfahrzeuge.[2]) Daher muss es deren eifrigstes Bemühen sein, zunächst diese Geschütze unschädlich zu machen, um dann ohne Beunruhigungen ihren Aufklärungsdienst versehen zu können.

Es ist kaum zu erwarten, dass man ganz ohne Debatte von einer neuen Aufstellung des Verbotes auf der III. Friedenskonferenz absehen wird, da immer noch Stimmen laut werden, die für eine Wiederaufstellung des Verbotes sind.

So meint Nippold, dass die Frage, ob das Werfen von Geschossen aus Luftfahrzeugen zu erlauben ist, eine der wichtigsten ist, die die dritte Haager Friedenskonferenz beschäftigen wird. Er ist für unbedingte Erneuerung des Verbotes und meint, dass die ganze bisherige Kriegführung mit Landarmee und Marine durch Hereinziehung dieses neuen Kriegsmittels einigermassen illusorisch werden dürfte.[3])

Wenn man auch diese Ansicht nicht teilt, so wäre doch zu wünschen, dass ein Verbot zum Werfen von Geschossen für Luftfahrzeuge aufgestellt wird, die unbemannt und unlenkbar dem Spiel der Winde überlassen werden und nach gewisser Zeit automatisch ihre Geschosse zur Erde entsenden.

---

[1]) Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 37 bezeichnet diesen Zustand als unhaltbar.

[2]) Friedrich Krupp A.-G. Ballonabwehrkanonen, 6,5 cm Ballonabwehrkanone L/35 in Räderlafette Steighöhe bis etwa 5800 m. 7,1 cm Ballonabwehrkanone L/30 in Kraftwagenlafette, Steighöhe bis etwa 6500 m. 10,5 cm Ballonabwehrkanone L/35 in Mittelprivotlafette in fester Aufstellung Steighöhe bis etwa 8500 m.

[3]) Nippold, a. a. O. II. Teil S. 248 ff.

Im übrigen sind auch die Kampfmittel, die von Luftfahrzeugen aus erlaubt sind, denselben Einschränkungen unterworfen wie die des Land- und Seekrieges, die erste und zweite Erklärung der ersten Haager Friedenskonferenz finden auch auf den Luftkrieg ihre Anwendung.[1])

2. Das Verbot, unverteidigte Orte von Luftfahrzeugen aus anzugreifen.

In der Unterkommission am 7. August hatte der Italiener Graf Tornielli erklärt, seine Regierung würde, wenn der belgische Vorschlag nicht durchginge, einen anderen Antrag, diese Frage betreffend, stellen.[2]) Hierauf gab der russische Vertreter folgenden Vorschlag seiner Regierung bekannt:[3])

Il est interdit de bombarder ou d'attaquer soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles ou explosifs du haut de ballons ou à l'aide d'autres modes analogues nouveaux, des villes, villages, habitations ou bâtiments, qui ne sont pas défendus et qui ne contiennent pas d'établissements ou de dépôts pouvant être utilisés par l'ennemi pour les buts de la guerre.

Hiergegen wandte sich der Franzose M. Louis Renault und führte aus, dass die Vorschriften des Art. 25 und 27 der II. Konvention der I. Haager Friedenskonferenz bereits für Luftfahrzeuge bindend seien.[4]) Nachdem der belgische Vorschlag keine Einstimmigkeit ergeben hatte, verlangte

[1]) Prot. d. I. Haager Friedenskonferenz I. S. 199. Die von Hearne a. a. O. S. 138 zum Kampf aus Luftfahrzeugen vorgesehenen Kriegsmittel (Stinkbomben mit giftigen Gasen usw.) werden also keine Anwendung finden dürfen. Auf der Madrider Session des Instituts de droit international wurde folgender Artikel aufgestellt: La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter pour les personnes ou les propriétés de la population pacifique de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime. Annuaire Band XXIV 1911 S. 346.

[2]) Prot. d. II. Haager Friedenskonferenz III. S. 151.

[3]) Prot. d. II. Haager Friedenskonferenz III. S. 151.

[4]) Prot. d. II. Haager Friedenskonferenz III. S. 152.

der russische Vertreter eine Abstimmung über den Antrag seiner Regierung.[1])

Jetzt trat auch Italien mit seinem Vorschlag hervor, der aus folgenden zwei Artikeln bestand:

1. Artikel:[2]) Il est interdit, de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons, qui ne sont pas dirigeables et montés par un équipage militaire.

2. Artikel: Le bombardement par les ballons militaires est soumis aux mêmes restrictions acceptées pour la guerre terrestre et maritime en tout ce qui est compatible avec ce nouveau mode de combat.

Hierauf erklärte Tcharykow im Namen der russischen Delegation, dass sie im Prinzip mit dem italienischen Vorschlag einverstanden sei.

Der Brigadegeneral von Robilant befürwortete in einer längeren Rede den italienischen Antrag. Er führte unter anderem aus, dass es nach dem augenblicklichen Stand der Luftfahrttechnik unmöglich sei, den Gebrauch dieses Kampfmittels für immer zu verbieten. Im übrigen sei ein Luftfahrzeug niemals so schrecklich wie ein Seekriegsschiff, da die herabgeworfenen Geschosse niemals die Wucht der aus Schiffskanonen abgeschossenen erreichen würden. Wenn man aber den Gebrauch der Luftfahrzeuge nicht ganz verbieten könne, so solle man wenigstens den Missbrauch für immer untersagen.[3])

Ein Antrag des deutschen und russischen Vertreters, getrennt über die beiden Artikel abzustimmen, fand den Beifall des Präsidenten.

35 Mächte beteiligten sich an der Abstimmung über den ersten Artikel. 21 waren dafür, 8 stimmten dagegen, darunter Deutschland, und 6 enthielten sich der Stimme.[4])

---

[1]) Prot. d. II. Haager Friedenskonferenz III. S. 154.
[2]) Prot. d. II. Haager Friedenskonferenz III. S. 155.
[3]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III S. 155/6/7.
[4]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III S. 158.

An der Abstimmung über den zweiten Artikel beteiligten sich 35 Staaten. 31 stimmten dafür, Cuba dagegen, Frankreich, Schweden und die Türkei enthielten sich der Stimme.[1])

Damit schlossen die Verhandlungen der Unterkommission.

In der Sitzung der Kommission am 14. August verlas der russische Vertreter Tcharykow einen Artikel, der im Einverständnis mit Italien folgendermassen formuliert war.[2])

Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux des villes, villages, habitations ou bâtiments, qui ne sont pas défendus et d'enfreindre, en lançant les projectiles ou explosifs susmentionnés, les restrictions acceptées pour les bombardements dans la guerre terrestre et maritime, en tant que ces restrictions sont compatibles avec ce nouveau mode de combat.

Daraufhin schlug der französische Vertreter Amourel vor, dem Artikel 25 die Worte „par quelque moyen que ce soit" nach den Worten „il est interdit d'attaquer ou bombarder" beizufügen.

Der Präsident konnte dann nach einer kurzen Rücksprache mit den interessierten Vertretern feststellen, dass der französische Antrag einstimmig von der Kommission angenommen wurde.

Auch das Plenum stimmte in seiner Versammlung am 17. August ohne nochmalige Debatte für eine diesbezgl. Abänderung des Artikels 25.[3])

Es ist also de lege lata im Landkriege zweifellos jedes Beschiessen von unverteidigten Orten aus Luftfahrzeugen verboten. Diese Bestimmung ist ja im Interesse der

[1]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III S. 159.
[2]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III S. 16.
[3]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I S. 86.

Bevölkerung sehr zu empfehlen, sie entspricht jedoch m. E. nicht den wirklich gegebenen Verhältnissen, und es ist zu befürchten, dass sie in der Praxis zu Übertretungen führt.

Für den Landkrieg konnte man die Bestimmung treffen, dass das Beschiessen unverteidigter Städte verboten sei,[1]) da die bis zur Schussweite herangerückten Truppen, wenn es nötig ist, sich jederzeit der Stadt bemächtigen können, ohne erst grosse Zerstörungen angerichtet zu haben.

Anders lag die Sache für die Seeschiffe. Bereits auf der ersten Haager Friedenskonferenz wurde von Rolin darauf hingewiesen, dass man der Flotte nicht ohne weiteres die Beschiessung unverteidigter Ortschaften verbieten könne.[2]) Er sagte:

Une force navale peut être amenée à bombarder des villes ou des ports même nondéfendus, notamment dans le but de les contraindre à lui fournir des vivres, des charbons, ou autres provisions, qu'elle leur a demandés. Une force de terre n'aurait ni motif, ni excuse pour le faire. Mais la force navale n'a pas d'autre moyen pour exercer son autorité, tandis qu'une force terrestre a la ressource de l'occupation et ne bombarde que pour forcer à la reddition.[3])

Bei der Seeflotte ist die Möglichkeit, durch Besetzung eine Stadt zum Gehorsam zu zwingen, nicht so gross, denn die Schiffe haben nur wenig Mannschaften zur Verfügung, ihre Stärke besteht in den Kanonen.

Ganz ähnlich ist es bei den Luftfahrzeugen. Ausgesandte Fahrzeuge, die in der Nähe gelegene Städte zur Herausgabe von Getreide und Nahrungsmitteln auffordern sollen, können, solange sie sich in der Luft befinden,

---

[1]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I S. 633.

[2]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz III S. 27.

[3]) Eine ähnliche Ansicht sprach auf der zweiten Haager Friedenskonferenz Louis Renault aus. Vgl. Prot. d. II. Haager Friedenskonferenz III S. 548.

einen bedeutungsvollen Druck auf die Bevölkerung ausüben. Die Stadtbewohner müssen befürchten, dass ihrer Habe durch herabgeschleuderte Geschosse ein bedeutender Schaden zugefügt wird, wenn sie sich weigern, einer Aufforderung zur Lieferung von Proviant stattzugeben. Sind die Luftfahrzeuge gelandet, dann haben sie ihre Hauptstärke verloren und können mit ihrer geringen Besatzung keinen Zwang ausüben.

Man soll sich davor hüten, einer Kriegsmacht die Ausnutzung der Vorteile, die sich ihr durch die technische Vollkommenheit eines ihrer Kriegsmittel bieten, zu sehr zu beschneiden. Man beschränke sich darauf, Grausamkeiten und unnötige Härten, die bei Benutzung des Kriegsmittels vermieden werden können, zu verbieten.

Einige der Praxis entnommene Beispiele, die sich in unseren modernen Kriegen sehr häufig ereignen werden, mögen erläutern, wie schwer die Bestimmungen des Landkriegsrechtes über die Beschiessung unverteidigter Plätze für Luftfahrzeuge durchführbar sind. Man denke sich eine Infanteriedivision, die am Spätnachmittag in einer öden Gegend Biwak bezieht. Der Befehlshaber kann wegen der Ermüdung der Leute nicht weiter vorrücken, ausserdem hat er den Befehl, über die erreichte Linie nicht herauszugehen. Luftfahrzeuge haben erkundet, dass die etwa 10 km entfernt gelegenen Ortschaften von einer wohlhabenden Bevölkerung bewohnt sind. Die Aufforderung an die Städte, Fourage beizuschaffen, ist erfolglos geblieben. Ein Zwang durch Besetzung ist wegen der weiten Entfernung, der Ermüdung der Mannschaften und des erhaltenen Auftrages unmöglich. Nach dem geltenden Recht dürfte der Führer seine Luftfahrzeuge nicht dazu benutzen, die Städte etwa durch herabgeworfene Geschosse zur Herausgabe von Fourage zu zwingen. Der Führer wird jedoch im Interesse seiner Leute kaum darauf verzichten können, die ihm zur Verfügung stehenden Luftfahrzeuge dazu zu benutzen, auf die Städte einen Zwang auszuüben.

Ferner wird es vorkommen, dass Luftfahrzeuge, die zur Fernaufklärung ihren Truppen weit vorausgeschickt sind, gezwungen werden, irgend welche Utensilien, die sie für ihre Weiterfahrt unbedingt benötigen, von den Bewohnern einer Stadt anzufordern.

Auch für solche Fälle wäre es zu wünschen, dass diesen Fahrzeugen wie den Seeschiffen erlaubt würde, die Bevölkerung einer Stadt aufzufordern, die betreffenden Gegenstände durch einige Leute an einen bestimmten Ort bringen zu lassen, und, wenn die Aufforderung erfolglos blieb, sie durch Herabwerfen von Geschossen dazu zu zwingen.

Da diese und ähnliche Fälle, wie man schon jetzt im Frieden aus den Manöverübungen ersehen kann, sehr häufig eintreten werden, so wäre es zu wünschen, dass das Kriegsrecht dahin abgeändert würde, dass Luftfahrzeugen die Beschiessung unverteidigter Orte erlaubt ist, wenn die Bedingungen, unter denen Seeschiffe unverteidigte Plätze beschiessen dürfen, erfüllt sind.[1])

Die für Seeschiffe geltenden Bestimmungen müssen jedoch, wenn sie für Luftfahrzeuge Geltung haben sollen, einen Zusatz bekommen. Es muss vermieden werden, dass Landtruppen, die zwar mit Gewehr- und Artilleriefeuer eine Stadt gemäss Art. 25 unter keinen Umständen beschiessen dürfen, dies jederzeit von den ihnen zugeteilten Luftfahrzeugen aus tun können.

Es ist zu bestimmen, dass die Erlaubnis, unverteidigte Orte von Luftfahrzeugen aus anzugreifen, überhaupt nur dann gegeben werden kann, wenn es den Landstreitkräften wegen zu grosser Entfernung oder aus militärischen Gründen unmöglich ist, auf eine Stadt durch Inbesitznahme einen Zwang auszuüben. Nur wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, können für Luftfahrzeuge die diesbezgl. Bestimmungen des Seekriegsrechtes in Frage kommen.

[1]) Vgl. IX. Abkommen der II. Haager Friedenskonferenz, in den Prot. der II. Haager Friedenskonferenz I, S. 654 ff.

VII. Kapitel.

Behandlung der Luftfahrzeuge.

Es handelt sich nun darum, festzustellen, wie sich der Verkehr der Luftfahrzeuge zu Kriegszeiten gestalten soll. Es ist auch hier zu hoffen, dass es einer internationalen Konferenz gelingt, die etwa auseinandergehenden Ansichten der Staaten zu versöhnen und ein gleichlautendes Recht zu schaffen.

1. Behandlung der Luftfahrzeuge über dem Landgebiet.

a) Die Kriegsluftfahrzeuge der Kriegführenden.

In der Hauptsache wird man mit Kriegsluftfahrzeugen zu rechnen haben, die unter Beachtung der ihnen durch das Kriegsrecht gesetzten Schranken auf dem Kriegsschauplatz zur Vernichtung des Feindes beitragen. Kommen Sie in die Gewalt des Gegners, dann unterliegen sie genau wie jedes andere Kriegsmittel der Einziehung. Der Feind kann sie, ohne ersatzpflichtig zu sein, vernichten, oder zu seinen Kriegszwecken verwenden.

Das Bestreben unseres modernen Kriegsrechtes geht darauf hinaus, die Rechte der Neutralen zu sichern, und sie vor allen Eingriffen der Kriegführenden zu bewahren. Es ist zu erwägen, ob diese Neutralitätsrechte in genügender Weise gewahrt werden, wenn man den Kriegsfahrzeugen unter irgendwelchen Bedingungen erlaubt, zu Kriegszeiten im Luftraum über neutralem Gebiet zu kreuzen. Das Landkriegsrecht verbietet den Streitkräften der Kriegführenden jedes Berühren neutralen Bodens.[1])

[1]) Vgl. V. Konvention Art. 2 in den Prot. der II. Haager Friedenskonferenz I S. 638.

Dagegen ist es im Seekrieg gestattet, dass neutrale Gewässer von feindlichen Seeschiffen befahren werden.[1]) Da die meisten Staaten nicht überall da, wo auf dem offenen Meere gekämpft werden kann, über eigene Häfen verfügen, so sind ihre Kriegsschiffe gezwungen, fremde Häfen anzulaufen, um dort Kohlen aufzunehmen, oder irgendwelche andere Reparaturen vorzunehmen. Würde ihnen dies nicht gestattet, so würde hierdurch der Aktionsradius der Flotte bedeutend beschränkt werden, denn die Meeresgegenden, in deren Nähe sie keine eigenen Häfen besitzen, können von ihnen nicht als Kriegsschauplatz benutzt werden.

Es lässt sich nicht leugnen, dass die Neutralitätsrechte der Staaten, in deren Gewässern sich Schiffe Kriegführender befinden, hierdurch in Gefahr gebracht werden, und man muss zugeben, dass dieses Aufenthaltsrecht den Grundsätzen der Neutralität nicht entspricht. Da es jedoch im Interesse der meisten Staaten lag, ihren Schiffen zu gestatten, in neutrale Gewässer einzufahren, hat man auf der zweiten Haager Friedenskonferenz dieses Recht zugestanden und sich damit begnügt, die gefährdeten Rechte der Neutralen zu schützen.

Man hat nun auch für die Kriegsluftfahrzeuge in Analogie mit den Seeschiffen ein Durchfahrtsrecht durch neutrale Luftzonen verlangt.[2])

Es ist aber kaum anzunehmen, dass neutrale Staaten dieses Durchfahrtsrecht gewähren.

Die ihnen drohenden Gefahren lassen sich nicht dadurch beseitigen, dass man im Luftraum neutraler Staaten

[1]) Vgl. XIII. Konvention Art. 10 in den Protokollen der II. Haager Friedenskonferenz I S. 682.

[2]) P. Fauchille, Annuaire Bd. XIX S. 76; ferner v. Grote a. a. O. S. 40. In den règles proposées par M. Edmond Philit abgedr. in La réglementation de la guerre des airs par L. de Stael Holstein la Haye 1911 S. 75 heisst es: Les belligérants ne sauraient accomplir un acte d'hostilité, à l'exception des actes préparatoires, au dessus des pays neutres.

alle Feindseligkeiten verbietet und genaue Bestimmungen über das Verhalten der Luftfahrzeuge aufstellt.

Da man den Kriegsluftfahrzeugen beider Kriegführenden den Zutritt in den neutralen Luftraum gestattet, setzt man sich dauernd der Gefahr aus, dass ein Kampf über neutralem Gebiet beginnt. Nur zu oft werden Kriegsluftfahrzeuge die neutrale Zone unter irgend einem Vorwande befahren, um sich vor den Angriffen ihrer Verfolger zu schützen. Es ist fraglich, ob die verfolgenden Luftfahrzeuge, denen ja doch auch der Zutritt in den neutralen Luftraum gestattet wäre, immer von ihrer Beute ablassen werden; zu befürchten ist, dass sie die feindlichen Luftfahrzeuge auch über neutralem Gebiet in ihre Gewalt zu bringen oder zu vernichten versuchen. Von der Artillerie, die mit modernen Ballonabwehrkanonen ausgerüstet ist, kann man ferner nicht verlangen, dass sie ruhig zusieht, wie feindliche Luftfahrzeuge in der Nähe der Grenze im Luftraum über neutralem Gebiet Aufstellung nehmen, um sich über Stärke und Massnahmen des Landheeres zu orientieren.

Ferner darf nicht verkannt werden, dass ein etwa ausbrechender Kampf im Luftraum über neutralem Gebiet dem neutralen Staat bei weitem grössere Gefahren bringt als Feindseligkeiten, die vielleicht in neutralen Küstengewässern zum Austrag kämen.

Die Geschosse der Seeschiffe können nur das Küstengebiet gefährden und in den meisten Fällen werden sie gar nicht das Land erreichen. Ausserdem besitzen die Staaten gerade längs der Küste Verteidigungen, mit denen sie einem Kampf der Kriegsparteien in den Küstengewässern entgegentreten können; es ist für sie nicht schwierig, darauf zu sehen, dass die fremden Kriegsfahrzeuge genau die Vorschriften beachten, die für den Aufenthalt in neutralen Küstengewässern gegeben sind.

Die Kriegsluftfahrzeuge, denen erlaubt ist, über neutralem Gebiet zu fahren, beunruhigen mit Ausnahme der Strecken,

die ihnen als Verbotszonen verschlossen bleiben, das gesamte Landgebiet der Neutralen. Wenn es zu einem Kampfe kommen sollte, so werden die geschleuderten Geschosse immer Verwüstungen auf dem darunter liegenden Landgebiet anrichten. In den grössten Teilen des Staatsgebietes sind keine Geschütze vorhanden, um einem Kampf im Luftraum entgegenzutreten, und es ist mit grossen Schwierigkeiten verbunden, immer genau festzustellen, ob sich die Kriegsfahrzeuge keiner Handlungen schuldig machen, die gegen die Neutralitätsrechte verstossen.

Im Interesse der Neutralitätsrechte am Kampfe nicht beteiligter Staaten ist also zu wünschen, dass für Kriegsfahrzeuge ein Befahren der neutralen Luftzonen verboten wird.[1])

Es ist dabei zu bedenken, dass Luftfahrzeuge in gewissem Masse von der Gewalt der Winde abhängig sind und auf neutrales Gebiet abgedrängt werden können, ohne durch den Feind dazu gezwungen zu sein. Auch für solche Fahrzeuge ist das Landkriegsrecht in Anwendung zu bringen, das feindlichen Truppen jedes Berühren neutralen Gebietes verbietet.

In den meisten Fällen lässt es sich nicht mit Bestimmtheit feststellen, ob ein Luftfahrzeug durch höhere Mächte zur Überfahrt in die neutrale Luftzone gezwungen wurde, oder ob der Führer dabei einen anderen Zweck im Auge hatte.

Jedem Kriegsmittel auch dem vollkommensten haften Fehler an, die dazu führen können, dass es für den weiteren Kampf nicht mehr verwendet werden kann. Bei den Luftfahrzeugen besteht diese Schwäche vorläufig darin, dass sie noch nicht in genügender Weise der Gewalt des Windes zu trotzen vermögen. Diese Unvollkommenheit soll nicht durch das Kriegsrecht geschützt werden. Sie muss vielmehr durch die Anstrengungen der verschiedenen Staaten beseitigt werden, deren Bestreben es sein muss,

[1]) Kohler, a. a. O. S. 29.

Maschinen zu bauen, die jedem Unwetter standhalten, und solche Führer auszubilden, die durch eine geschickte Landung ein Abdrängen in die neutrale Luftzone verhindern. Derjenige Staat wird die geringsten Verluste zu beklagen haben, der die kriegstüchtigsten Fahrzeuge besitzt, und dies ist ein berechtigter Vorteil den Ländern gegenüber, deren Technik noch nicht soweit fortgeschritten ist.

Wenn also der oben[1]) für den Frieden gemachte Vorschlag über die Regelung des Verkehrs von Kriegsluftfahrzeugen über fremden Staatsgebieten zur Annahme kommt, so ist für Kriegszeiten folgende Bestimmung zu erlassen:

Im Kriege bleibt der Luftraum über neutralem Gebiet den Kriegsfahrzeugen beider Parteien verschlossen. Es kann daher nicht als unfreundliche Handlung angesehen werden, wenn die neutralen Mächte etwaige Gesuche, den Kriegsluftfahrzeugen kriegführender Staaten die Durchfahrt durch den Luftraum über ihrem Landgebiet zu gestatten, ablehnen.

Ein neutraler Staat ist verpflichtet, gleichmässig den Kriegsfahrzeugen beider Kriegsparteien die Erlaubnis zum Befahren seines Luftraumes zu versagen. Er hat jedes feindliche Kriegsschiff, das über seinem Gebiet fährt, zur Landung zu zwingen, wenn anders er nicht seiner Neutralitätsrechte verlustig gehen will.

Leistet das Fahrzeug einer Aufforderung zur Landung keine Folge, so hat die neutrale Macht das Recht, auf dasselbe zu schiessen.

Es müssen bestimmte, für alle Staaten gleichmässig geltende Zeichen geschaffen werden, die eine Verständigung zwischen Grundstaat und Luftfahrzeug ermöglichen.

So besteht z. B. in der englischen Luftfahrt-Verordnung die Aufforderung zum Landen bei Tage im Abfeuern von drei Salven in Zwischenräumen von nicht weniger als

[1]) S. oben S. 31/32.

10 Sekunden. Es werden hierzu sog. Rauchgeschosse benutzt. In der Nacht werden ebenfalls drei Salven abgegeben. Die Geschosse zeigen einen roten Schweif oder rotes Licht.

Kann ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen der Aufforderung nicht sofort Folge leisten, so hat es bei Tage eine rote, dreieckige Flagge mit zwei schwarzen Bällen zu zeigen, bei Nacht eine weisse Laterne zu schwenken und zu derselben Zeit die beiden Seitenlichter auszulöschen[1]).

Ist das Kriegsfahrzeug gelandet, so kann der neutrale Staat, wenn es die Umstände erfordern, Bestandteile entnehmen, um ein unverhofftes Auffliegen zu verhindern[2]). Auf jeden Fall ist er verpflichtet, das Fahrzeug in Gewahrsam zu nehmen, und darf erst nach Friedensschluss eine Weiterfahrt gestatten.

Eine Ausnahmestellung nehmen diejenigen Kriegsfahrzeuge ein, die sich bei Ausbruch eines Krieges innerhalb neutraler Luftzonen befinden. Diesen wäre eine freie Heimfahrt in ihre heimatlichen Luftzonen zu gestatten. Eine allgemein gültige Zeit, innerhalb deren diese Luftfahrzeuge die neutrale Luftzone verlassen müssen, lässt sich nicht angeben, da sich die Frist danach richten muss, wie weit das Fahrzeug von seinem Heimatlande entfernt ist. Jedenfalls muss dem Führer eine Bescheinigung der Behörde mitgegeben werden, dass er sich bereits beim Ausbruch des Krieges über neutralem Gebiet befand. Um jede Täuschung zu vermeiden, ist ferner darin die Zeit anzugeben, innerhalb deren er das neutrale Luftgebiet verlassen kann. Wenn das Fahrzeug dann auf seiner Rückfahrt nochmals angehalten wird, kann die Behörde feststellen, ob es sich mit oder ohne Berechtigung im neutralen Luftraum bewegt.

[1]) Statutory Rules and orders 1913 Nr. 243 Whitehall 1913.

[2]) Ähnliche Bestimmungen sind auch für die Kriegsschiffe in neutralen Häfen getroffen. Vgl. 13. Abkommen Art. 24 in den Protokollen der II. Haager Friedenskonferenz I S. 684.

b) Die Privatluftfahrzeuge der Kriegführenden.

1. Das Befahren der neutralen Luftzonen.

Den Privatluftfahrzeugen beider kriegführenden Parteien wird man auch im Kriege erlauben, neutrale Luftzonen zu befahren, wenn sie die Bedingungen, durch die sie in Friedenszeiten hierzu berechtigt werden, erfüllt haben.

Trotzdem hierdurch die Möglichkeit gegeben wäre, dass es doch noch zu feindlichen Zusammenstössen über neutralem Gebiet käme, so wird man dies doch im Interesse des friedlichen Verkehres gestatten. Einmal sind von diesen Luftfahrzeugen, die ihren privaten Interessen nachgehen und sich fern vom Kriegsschauplatz aufhalten, nur schwerlich kriegerische Handlungen zu erwarten. Ausserdem wird ihre Zahl eine sehr beschränkte sein, da die kriegführenden Staaten den grössten Teil ihrer Privatluftfahrzeuge mit zu Kriegszwecken verwenden werden.

Die neutralen Staaten müssen jedoch genau feststellen, ob die über ihrem Luftgebiet verkehrenden Fahrzeuge der Kriegsparteien auf der Liste verzeichnet sind, die die Namen derjenigen enthält, die bei Ausbruch der Feindseligkeiten zu Kriegszwecken benutzt werden sollen[1]). Zu diesem Zweck haben sich die Luftfahrzeuge nach Überfliegen der Grenze bei der nächsten Militärbehörde zu melden, wo Ihnen Papiere ausgehändigt werden, in denen bescheinigt ist, dass gegen ihren Aufenthalt über neutralem Gebiet nichts einzuwenden ist.

Sollte jedoch die Untersuchung ergeben, dass sie auf der Liste aufgeführt sind, so werden sie genau wie Kriegsfahrzeuge der Kriegsparteien behandelt, die den neutralen Luftraum befuhren.

Wenn die neutralen Staaten diese Kontrolle nicht streng durchführen, dann würde es leicht vorkommen können, dass feindliche Kriegsfahrzeuge mit veränderter Flagge die neutrale Luftzone befühen, entweder um den

---

[1]) Siehe oben S. 71/72.

Angriffen ihrer Verfolger zu entkommen, oder aber um von hier aus Auskundschaftungen vorzunehmen.

Es wäre als eine Neutralitätsverletzung anzusehen, wenn ein Staat den Verkehr von Privatluftfahrzeugen zweier im Kampf befindlichen Staaten nicht einer steten Kontrolle unterstellte.

Er ist also auch verpflichtet im Landinnern die Luftfahrzeuge anzuhalten, um zu prüfen, ob sie ordnungsmässig die Kontrollstelle an der Grenze angelaufen sind. Hingegen wären die neutralen Mächte nicht dafür verantwortlich zu machen, wenn auf den in ihrem Luftgebiet verkehrenden Privatluftfahrzeugen Waffen, Munition, oder sonstige Kriegsgeräte befördert würden[1]).

2. Der Verkehr über dem Kriegsschauplatz.

Es fragt sich weiter, wie der Verkehr der privaten Luftfahrzeuge Kriegführender über dem Kriegsschauplatz geregelt werden soll.

Würde sich der Kriegsschauplatz z. B. über Deutschland befinden, so wäre hier ein rechtmässiger Verkehr von Privatfahrzeugen der anderen Kriegspartei unmöglich, wenn die oben für den Frieden vorgeschlagenen Bedingungen zur Reglung des Verkehrs ausländischer Privatluftfahrzeuge zur Anwendung kommen. Da die Verbindungen mit der Gegenpartei abgebrochen sind, kann die Ausstellung des Reisescheines an das Privatfahrzeug der feindlichen Partei durch den diplomatischen oder konsularischen Vertreter Deutschlands in dem Lande des Gegners nicht erfolgen. Dieselbe Rechtslage würde sich andererseits für deutsche Privatluftfahrzeuge im Luftraum über den Gebieten der Gegenparteien ergeben.

Diese Folgerungen, die sich aus dem Friedensrecht für den Krieg ergeben, reichen jedoch nicht aus, den Verkehr von feindlichen Privatfahrzeugen über dem Kriegs-

[1]) Vgl. V. und XIII. Abkommen Art. 7 in den Protokollen der II. Haager Friedenskonferenz I S. 639 und S. 681.

schauplatz" zu regeln. Der Kriegsschauplatz kann auch im Lande der Gegenpartei liegen, wo also den Privatfahrzeugen dieses Staates gestattet ist, auch ohne Reiseschein den Luftraum zu befahren.[1])

Man muss nun über dem Kriegsschauplatz 2 verschiedene Luftzonen unterscheiden, da die Behandlung dieser Fahrzeuge verschieden ist, je nachdem sie sich in der einen oder anderen bewegen. Es wird bei jedem Kriege weite Landstrecken geben, die zwar zum Kriegsschauplatz benutzt werden können, auf denen es jedoch nicht zu Kämpfen oder deren Vorbereitung kommen wird. Der eigentliche, militärische Kriegsschauplatz, auf dem Kriegsoperationen stattfinden, wird nur einen kleinen Teil des Landes umfassen.

Dieser Kriegsschauplatz, von dem auch § 160 des Militär-Straf-Gesetzbuches spricht,[2]) wurde auf der I. Haager Friedenskonferenz von Gross von Schwarzhoff als das Gebiet bezeichnet, où se trouve une armée soit en marche soit en repos, y compris les environs où cette armée exerce certaine influence par la portée des armes par ses patrouilles et par de petites expeditions de reconnaissance.[3])

Die Staaten müssen natürlich darauf bedacht sein, sich gerade innerhalb dieses Teiles des Kriegsschauplatzes vor Auskundschaftungen und Angriffen zu schützen. Würde man feindlichen Privatfahrzeugen den Zutritt zum Luftraum über dem militärischen Kriegsschauplatz gestatten, so wäre ständig die Gefahr vorhanden, dass die friedliche Durchfahrt dieser Privatfahrzeuge nur zum Vorwand dient, in Wirklichkeit aber Auskundschaftungen vorgenommen werden. Die Kriegsparteien müssten gewärtig sein, dass ein Privatfahrzeug friedlich bis in die Gegend führe, wo sie ihre

---

[1]) Es könnte auch vorkommen, dass ein Reiseschein, der zu Friedenszeiten ausgestellt ist, nach Ausbruch des Krieges noch Gültigkeit hat.

[2]) Vgl. H. L. Solms Militär-Straf-Gesetzbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1893 S. 152.

[3]) Vgl. Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz III S. 161.

Hauptkräfte stehen haben, dann plötzlich zum Angriff überginge und so ungeheuren Schaden anrichten könnte.

Gegen die feindlichen Kriegsfahrzeuge hätten sie sich wehren und sie durch ihre technischen Hilfsmittel unschädlich machen können, ein feindliches Privatfahrzeug, das berechtigterweise den Luftraum über dem militärischen Kriegsschauplatz befährt, kann nicht beschossen werden. Durch eine noch so genaue Kontrolle über diesen Verkehr der feindlichen Privatfahrzeuge würden sich doch die Gefahren, die von diesen gerade in diesem Teile des Luftraumes drohen, nicht beseitigen lassen. Im übrigen kann man einer Kriegspartei, die im Ernstfall ihr ganzes Augenmerk auf andere Dinge zu wenden hat, nicht zumuten, grosse Untersuchungen anzustellen, ob die über ihren Häuptern verkehrenden feindlichen Privatfahrzeuge auch einen rein friedlichen Charakter tragen.

Die Kriegsparteien werden sogar dazu kommen, ihren eigenen Privatfahrzeugen den Verkehr über diesem Teil des Kriegsschauplatzes zu verbieten. Es können sich auch unter der Besatzung eines solchen Fahrzeuges Personen befinden, von denen Kriegsunterstützungen des Gegners zu befürchten sind.

Ferner müsste eine Kriegspartei immer befürchten, dass die über ihren Truppen verkehrenden Privatfahrzeuge, die zwar die Nationalflagge führen, in Wirklichkeit dem Feinde gehören, der so durch eine Täuschung Vorteile für sich zu erringen sucht.

Obwohl von den feindlichen Privatluftfahrzeugen, die über dem übrigen Kriegsschauplatz verkehren, nicht in derselben Weise Gefahren drohen, so kann man auch hier kein freies Durchfahrtsrecht zugestehen.

Es wird nur in der verschiedenartigen Behandlungsweise zum Ausdruck gebracht werden, dass die Fahrzeuge durch den friedlichen Verkehr in dieser Luftzone nicht der Kriegsunterstützung verdächtigt werden können.

Fauchille, der das Seekriegsrecht auf den Luftraum angewendet sehen will, unterwirft die Privatfahrzeuge uneingeschränkt dem Luftbeuterecht.[1])

Man strebt jedoch bereits zur See danach, eine Abschaffung des Seebeuterechts zu erreichen. Auf der I. Haager Friedenskonferenz hatte man den Wunsch ausgesprochen, dass über die Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See auf einer späteren Konferenz verhandelt würde,[2]) und so lag auf der zweiten Haager Friedenskonferenz ein diesbezüglicher Antrag vor. Da sich die Grossmächte jedoch diesem Antrag nicht anschlossen, konnte keine Einigung darüber erzielt werden.

Der französische Vertreter Louis Renault sagte im Verlaufe der Verhandlungen:

Il faut qu'un belligérant ait le moyen d'arrêter la vie économique de son adversaire en entravant ou même en supprimant son commerce avec le dehors.[3])

Dies ist m. E. der Hauptgrund, warum die einzelnen Staaten auf das Seebeuterecht nicht verzichten zu können glaubten.

Trotzdem ist aus den Reden verschiedener Vertreter so z. B. des Marschall von Bieberstein zu ersehen[4]), dass die einzelnen Staaten das Unrechtmässige, das in dem Seebeuterecht besteht, nicht verkennen.

Auch in der Literatur wird die Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See angestrebt und auf die Unvollkommenheit der diesbezüglichen augenblicklich geltenden Rechtsregeln hingewiesen.[5])

---

[1]) Fauchille, Annuaire . . . S. 71; ferner in Revue générale . . . S. 432.

[2]) Prot. d. I. Haager Friedens-Konferenz I S. 221/2.

[3]) Prot. der II. Haager Friedens-Konf. III S. 793.

[4]) Prot. d. II. Haager Friedens-Konf. III S. 788.

[5]) Professor Dr. Geffcken, a. a. O. S. 597 ff.; Alf. Rivier, a. a. O. S. 426/7; Bluntschli, a. a. O. S. 374 ff.; Nippold, a. a. O. S. 241; vgl. nach Dr. Hans Wehberg in „Beziehungen des Luftkrieges zum Land-

Im Luftraum wird man um so leichter auf die Durchführung des Beuterechtes verzichten können, da vorläufig nicht zu erwarten ist, dass auf Luftfahrzeugen grössere Warenmengen befördert werden. Auch in Zukunft wird man mit einem grossen, internationalen Warentransport wie zur See nicht zu rechnen haben.

Diejenigen Privatluftfahrzeuge der Kriegsparteien, die den Luftraum über dem militärischen Kriegsschauplatz befahren, setzen sich genau wie Kriegsfahrzeuge der Beschiessung aus. Dadurch dass ein Privatfahrzeug die ihm durch das Kriegsrecht gesetzte Grenze überfliegt, verliert es seinen friedlichen Charakter, denn es besteht die berechtigte Annahme, dass es einer Partei Kriegshilfe zu leisten gedenkt. Wenn es herunter geschossen wird, so geht es wie Kriegsfahrzeuge in den Besitz des Feindes über.

Diese Rechtsregel ist auch für diejenigen Fahrzeuge anzuwenden, die durch höhere Gewalt auf den militärischen Kriegsschauplatz abgedrängt wurden.

Die strenge Durchführung dieser Bestimmungen soll die einzelnen Führer veranlassen, sich immer in angemessener Entfernung von der verbotenen Luftzone zu halten, und es unmöglich machen, dass durch den Verkehr von Privatluftfahrzeugen einer Kriegsmacht Schaden zugefügt wird.

Es können nun auch feindliche Privatluftfahrzeuge innerhalb des Gebietes, das zum militärischen Kriegsschauplatz gerechnet wird, vorgefunden werden, die in ihren Hallen aufbewahrt sind und die verbotene Luftzone nicht befahren haben. Die Besitzer dieser Fahrzeuge haben sich in keiner Weise an den Feindseligkeiten beteiligt und können verlangen, dass ihr Privateigentum geachtet wird. Das Landkriegsrecht bestimmt, dass alle innerhalb des Okkupationsgebietes vorgefundenen Mittel, die geeignet sind, zu Lande, zu Wasser und in der Luft Kriegshilfe zu leisten, auch wenn sie Privatpersonen gehören, beschlagnahmt

und Seekriege", abgedr. in „Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt" vom 23. Febr. 1910 Nr. 4 S. 14.

werden können.[1]) Diese Luftfahrzeuge werden also, da für sie diese Bestimmung des Landkriegsrechtes in Betracht kommt, vom Feinde mit Beschlag belegt. Sie müssen nach Friedensschluss dem Eigentümer zurückgegeben werden, oder aber es muss eine Entschädigung bezahlt werden.

Eine weitere Bestimmung über die Behandlung des feindlichen Privateigentums ist auf der II. Haager Friedens-Konferenz in Art. 23 g getroffen worden.[2])

Während die in Art. 53 festgesetzten Anordnungen nur für das Okkupationsgebiet Geltung haben, ist im Art. 23 g ein beschränktes Geltungsgebiet angegeben. Es ist hier ganz allgemein bestimmt, dass feindliches Privateigentum geschützt werden muss und nur dann angegriffen werden darf, wenn es die Erfordernisse des Krieges dringend erheischen. Dieser Rechtssatz wird in Anwendung zu bringen sein auf diejenigen feindlichen Privatluftfahrzeuge, die sich über dem übrigen Teil des Kriegsschauplatzes bewegen.

Es kommt nun darauf an, ob die Erfordernisse des Krieges es dringend verlangen, dass diese Fahrzeuge beschlagnahmt werden.

Die Luftfahrzeuge können vom Feinde jederzeit ohne grosse Vorbereitung in seinem Heere verwandt werden. Würde also ein Staat die Privatfahrzeuge seines Gegners, die sich in seiner Gewalt befinden, freilassen, so bedeutet dies eine Stärkung des Feindes und Verminderung der eigenen Kräfte. Dies könnte er jedoch nicht zugeben, die militärische Notwendigkeit verlangt eine Beschlagnahmung.[3])

---

[1]) Vgl. Prot. d. II. Haag. Fr.-Konf. I S. 637, 4. Konvention Art. 53. Diese Erlaubnis bezieht sich nicht nur auf das Okkupationsgebiet, sondern auch auf das Invasionsgebiet, vgl. Meurer, „Die Haager Friedenskonferenz" II. Bd. S. 221.

[2]) Vgl. Prot. der II. Haag. Friedens-Konf., IV. Konv., Art. 23 g I S. 633.

[3]) Vgl. v. Liszt, a. a. O. S. 308; ferner Bluntschli, a. a. O. S. 372/3; ferner Bonfils, a. a. O. S. 635.

Es steht dem Staat nun nicht zu, ohne weiteres diese dem friedlichen Verkehr dienenden feindlichen Fahrzeuge zu beschiessen. Er wird sie zur Landung auffordern und erst, wenn dies erfolglos blieb, mit einer Beschiessung beginnen. Ist der friedliche Charakter des Fahrzeuges festgestellt, dann muss es nach Friedensschluss dem Eigentümer zurückerstattet werden, oder aber eine entsprechende Entschädigung bezahlt werden.

Dem beschlagnahmenden Staat steht es zu, das Fahrzeug aufzubewahren, oder aber für seine Kriegszwecke zu verwenden.[1])

Sollten sich auf einem solchen Fahrzeug Waren befinden, so können sie dem Eigentümer überlassen bleiben, soweit sie nicht Kriegskonterbande sind. Die Konterbande geht in den Besitz des nehmenden Staates über. Sollte sich bei der Untersuchung ergeben, dass mehr als die Hälfte Kriegskonterbande ist, so unterliegt auch das Fahrzeug der Einziehung.

Selbstverständlich verlieren die feindlichen Privatluftfahrzeuge auch dann jeden Anspruch auf einen Schutz vor Beschiessung und Einziehung, wenn ihnen nachgewiesen wird, dass sie sich in irgend einer Weise an den Feindseligkeiten beteiligt haben, oder zum Nutzen einer Kriegspartei tätig waren.

Das Seekriegsrecht spricht den Wunsch aus, dass Kauffahrteischiffen eines der Kriegführenden, die sich in feindlichen Häfen befinden, die Erlaubnis zur freien Ausfahrt gegeben wird.[2]) Es wird dann aber weiter bestimmt, dass sich dies nicht auf solche Kauffahrteischiffe beziehen kann, deren Bau erkennen lässt, dass sie zur Umwandlung in Kriegsschiffe bestimmt sind.[3])

---

[1]) Vgl. Meurer, „Die Haager Friedenskonferenz" II S. 316.

[2]) Vgl. VI. Abkommen, Art. 1 in Prot. der II. Haager Friedenskonf. I S. 644.

[3]) Vgl. VI. Abkommen, Art. V in Prot. d. II. Haager Friedenskonf. I S. 645.

Da nun die Privatluftfahrzeuge ohne Schwierigkeit jederzeit als Kriegsschiffe verwandt werden können, wird keine Kriegspartei den gegnerischen Privatfahrzeugen beim Ausbruch des Krieges freies Ausfahrtsrecht aus ihren Luftzonen gewähren können. Sie werden mit Beschlag belegt und nach Friedensschluss zurückgegeben.

c) Die neutralen Kriegsluftfahrzeuge.

Auch der Verkehr neutraler Luftfahrzeuge über dem Gebiet der Kriegführenden ist Einschränkungen unterworfen.

Fauchille will diesen Luftraum vollständig für neutrale Fahrzeuge schliessen, da er eine Auskundschaftung der Bewegungen und Stellungen der Truppen befürchtet.[1])

Auch von Grote stellt dieselbe Forderung auf, da er meint, dass sich feindliche Luftfahrzeuge einer falschen Flagge bedienen und dann ungestört spionieren und sonstige feindliche Handlungen ausführen können.[2])

Diese Befürchtungen sind in gewisser Beziehung berechtigt, man braucht jedoch deshalb nicht den ganzen Luftraum über dem Kriegsgebiet neutralen Luftfahrzeugen zu verschliessen.

Ganz zu meiden haben sie die Zone über dem militärischen Kriegsschauplatz.[3]) Würde dieser verbotene Raum trotzdem von einem neutralen Kriegsluftfahrzeug befahren, so muss man dem Grundstaat das Recht zusprechen, gegen dasselbe einzuschreiten.

Es gibt zwei Möglichkeiten, ein Kriegsfahrzeug, das die verbotene Luftzone befahren hat, zu behandeln.

Man wird sich beschwerdeführend an den neutralen Staat wenden, wenn das politische Verhältnis zu diesem zur Annahme berechtigt, dass das Kriegsfahrzeug nur durch ein Versehen in die verbotene Luftzone geraten ist.

---

[1]) P. Fauchille, Annuaire . . . S. 65.

[2]) v. Grote, a. a. O. S. 39.

[3]) Meurer, „Luftschiffahrtsrecht“ S. 40; Scholz, a. a. O. S. 602.

Der Staat hat dann eine Erklärung darüber abzugeben, aus welchen Gründen das Verbot von seinem Kriegsfahrzeug nicht beachtet wurde.

Besteht jedoch die Vermutung, dass das neutrale Kriegsfahrzeug absichtlich die Grenze überflog, um dem Feind Kriegshilfe zu leisten, oder ist ein schnelles Handeln durch die Umstände erforderlich, wird man es zur Landung auffordern und, wenn diese erfolglos bleibt, beschiessen. Die diplomatischen Verhandlungen werden dann ergeben, aus welchem Grunde die verbotene Luftzone befahren wurde, und hiernach wird es sich richten, ob der Staat noch weiter als neutral angesehen werden kann.

Der Luftraum über dem übrigen Kriegsschauplatz kann von den neutralen Kriegsfahrzeugen befahren werden, wenn die Bedingungen, unter denen dies nach Friedensrecht erlaubt ist, erfüllt sind. Von Kriegsfahrzeugen, denen der Verkehr in dieser Luftzone erlaubt wurde, wird man im allgemeinen keine neutralitätswidrigen Handlungen zu erwarten haben. Sollten sie aber doch zu irgend welchen Beschwerden Veranlassung geben, so wären sie genau wie die Kriegsfahrzeuge über dem militärischen Kriegsschauplatz zu behandeln.

d) Die neutralen Privatluftfahrzeuge.

Gegen die neutralen Privatluftfahrzeuge wird die interessierte Kriegspartei in anderer Weise einschreiten können wie gegen die Kriegsfahrzeuge, da deren rechtliche Stellung im Luftraum eine andere ist.

Die Vertreter der Luftfreiheitstheorie müssen die Privatfahrzeuge, die sich über fremdem Staatsgebiet befinden, der Gerichtsbarkeit des Flaggenstaates unterstellen, da der Grundstaat im Luftraum keine Souveränitätsrechte geltend machen kann.

Spricht man den Staaten dagegen Souveränitätsrechte im Luftraume zu, dann erstreckt sich ihre Macht in den Luftraum hinein, und ihnen steht die Rechtsprechung wie auf der Erdoberfläche zu.

Fauchille, der alle an Bord von Luftfahrzeugen begangenen Delikte dem Gerichte des Flaggenstaates unterstellt[1]), wird durch sein Selbsterhaltungsrecht der Staaten im Luftraum gezwungen, für einzelne Vergehen auch die Gerichte des Grundstaates zuständig zu erklären[2]).

Meurer, der aus praktischen Gründen die Aburteilung der auf Luftfahrzeugen begangenen Delikte auch dem Flaggenstaat überlässt, schafft durch die Distanzdelikte eine Verbindung mit dem Grundstaate und spricht so demjenigen Staate die Strafgewalt zu, bei dem die schädigende Wirkung der Handlung fühlbar wird.[3])

Der Grundstaat hat kein Interesse daran, alle auf Luftfahrzeugen begangenen strafbaren Handlungen vor seinem Gericht aburteilen zu lassen. Ausserdem wird es sich sehr schwer immer feststellen lassen, in welchem Luftgebiet die Tat begangen wurde. Er wird sich wie bei den Kauffahrteischiffen, die sich in fremden Eigengewässern aufhalten,[4]) darauf beschränken, alle diejenigen Delikte zu verfolgen, durch die er in Mitleidenschaft gezogen ist, an deren Verfolgung er Interesse hat.

Wenn also ein neutrales Privatluftfahrzeug die verbotene Luftzone über dem militärischen Kriegsschauplatz befährt, dann sind die Interessen der betroffenen Kriegspartei verletzt, und sie hat ohne weiteres das Recht, das Fahrzeug durch Beschiessen zum Landen zu zwingen und dasselbe einzuziehen.

Sollte der militärische Kriegsschauplatz sich nicht auf eigenem sondern auf dem Gebiet der Gegenpartei, das okkupiert ist, befinden, so muss man der okkupierenden Macht das Recht zusprechen, alle Vergehen, die von den Luftfahrzeugen aus unternommen werden, ihren Gerichten

---

[1]) P. Fauchille, Annuaire S. 51 ff.

[2]) P. Fauchille, Annuaire S. 52.

[3]) Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 33/34.

[4]) Beling Ernst, Die strafrechtliche Bedeutung der Exterritorialität. Berlin 1896 S. 166.

zu unterwerfen. Durch die Besetzung ist die Ausübung der Staatsgewalt auf die okkupierende Nation übergegangen, und diese hat dafür zu sorgen, dass die nötigen Vorkehrungen zum eigenen und zum Schutz der Bevölkerung getroffen werden.[1])

Über dem übrigen Teil des Landkriegsschauplatzes kann man den Verkehr von neutralen Privatluftfahrzeugen auch im Krieg unter den für den Frieden geltenden Bedingungen zulassen.

Die neutralen Privatfahrzeuge haben sich dann einer steten Kontrolle des Grundstaates zu unterstellen. Sie müssen jeder Aufforderung zum Landen sofort Folge leisten und dürfen sich einer Durchsuchung nicht widersetzen.

Jede Behörde hat das Recht, Beamte zu bestimmen, die ein Luftfahrzeug zum Landen auffordern können. Es ist den neutralen Fahrzeugen zu verbieten, irgendwelche Explosivstoffe oder Waffen an Bord zu haben. Alle Hilfsmittel, die zur Nachrichtenübermittlung dienen können, wie Apparate zur Radiotelegraphie, Brieftauben etc. dürfen nicht mitgeführt werden, auch ist das Mitnehmen photographischer Apparate zu verbieten. Das englische Gesetz über die Luftfahrt bestimmt unter IV. 6 a[2]), dass für ankommende Luftschiffe nur dann eine Weiterfahrt nach der Landung an der Küste gestattet ist, wenn ein britischer Staatsangehöriger, der von dem beauftragten Beamten bestimmt ist, mitgeführt wird. Es wäre zu erwägen, ob man nicht diese Bestimmung für Kriegszeiten auf neutrale Luftfahrzeuge, die in die Luftzonen eines der Kriegführenden hineinfahren, anwenden will.

Sollten sich die neutralen Luftfahrzeuge weigern, eine Durchsuchung vornehmen zu lassen, könnte das Fahrzeug, und der Teil der Ladung, der als Kriegskonterbande zu

[1]) Vgl. Meurer, die Haager Friedenskonferenz II S. 236.

[2]) Vgl. Aerial Navigation Statutory Rules and Orders, 1913, Nr. 228 S. 3.

behandeln, ist, eingezogen werden. Die Waren, die sich im Besitze des Führers oder Eigentümers befinden, unterliegen ebenfalls der Einziehung.[1])

Von der Durchsuchung sind diejenigen neutralen Privatfahrzeuge auszuschliessen, die sich in Begleitung eines Kriegsfahrzeuges befinden. Es sind hier dieselben Bestimmungen in Anwendung zu bringen, die für die Seeschiffe Geltung haben[2]).

Fahrzeuge, deren Untersuchung nichts verdächtiges ergibt, können ihre Fahrt fortsetzen. Diejenigen, welche Kriegskonterbande an Bord führen, oder die sich sonst in irgend einer Weise an den Kriegsoperationen beteiligt haben, werden wie die feindlichen Privatfahrzeuge behandelt, die sich eben dieser Vergehen schuldig gemacht haben.[3])

2. Behandlung der Luftfahrzeuge im Luftraume über dem Meere.

a) Die Kriegsluftfahrzeuge der Kriegführenden.

Die über dem offenen Meere fahrenden Kriegsluftfahrzeuge der Kriegführenden haben dieselbe Behandlung zu erwarten wie diejenigen, die sich über dem Landkriegsschauplatz bewegen.

Da man den Seeschiffen das Recht zugesteht, die neutralen Küstengewässer zu befahren, so müsste man auch den Kriegsluftfahrzeugen die Berechtigung hierzu erteilen, da der Luftraum über dem Meere zum Seekriegsschauplatz zu rechnen ist, und dort also Seekriegsrecht angewandt wird. Es ist jedoch zu hoffen, dass man im Interesse der Neutralitätsrechte am Kampfe nichtbeteiligter Staaten diese Erlaubnis nicht erteilt.

[1]) Vgl. die für den Seekrieg geltenden Bestimmungen und zwar Art. 63 der Londoner Konferenz.

[2]) Vgl. die für den Seekrieg geltenden Bestimmungen und zwar Art. 61 u. 62 der Londoner Konferenz.

[3]) Vgl. die für den Seekrieg geltenden Bestimmungen und zwar Art. 45 u. 46 der Londoner Konferenz.

Durch die technische Unvollkommenheit der Luftfahrzeuge sind dieselben auf dem Seekriegsschauplatz von der Flotte abhängig, da sie die Seeschiffe als Landungsplatz oder zur Aufnahme neuer Betriebsmaterialien benötigen. Man kann die Luftfahrzeuge als eine Waffe ansehen, die sich genau wie ein Geschütz an Bord der Seeschiffe befindet.[1]) Die Luftfahrzeuge steigen im gegebenen Falle auf, um von der Luft aus gegen den Feind zu operieren. Nichts einzuwenden wäre gegen ihren Aufenthalt in den Küstengewässern, so lange sie sich an Bord der Seeschiffe befinden. Würden sie jedoch innerhalb der Küstengewässer zu einer Fahrt aufsteigen, so machen sie sich einer feindlichen Handlung schuldig, da man annehmen muss, dass mit dem Aufstieg irgend eine Kriegsunternehmung geplant ist.

Gegen diese Luftfahrzeuge müssten also die Neutralen einschreiten. Es könnte sonst vorkommen, dass Kriegsschiffe die Küstengewässer neutraler Staaten befühlen und von hier aus ihre Luftfahrzeuge aufsteigen liessen, um gegen den Feind zu kämpfen oder aufzuklären.

Es wäre falsch zu glauben, dass man die Luftfahrzeuge durch die Erlaubnis zum Befahren des Luftraumes über den Küstengewässern und Häfen neutraler Staaten, um dort Reparaturen auszuführen, oder neue Betriebsmaterialien aufnehmen zu können, auf dem Meere zu selbständigen Kriegsmitteln machen könnte.

Bei den Seeschiffen wird durch die Erlaubnis zum Befahren der Küstengewässer und Häfen eine Erweiterung ihres Aktionsradius erreicht[2]). Wenn dagegen die Luft-

[1]) Es kommt dies vor allem für die sog. Bordflugzeuge in Frage. Es werden jetzt Seeschiffe gebaut, die zur Aufnahme von Luftfahrzeugen dienen. So hat das französische Flugzeugparkschiff „Foudre“ auf seinem Vordeck einen Unterkunftsraum für 3 Flugzeuge. Vgl. Marineluftfahrt von Dr. Hildebrandt in der „Woche“ Heft 5. 1914 S. 197 ff.

[2]) Den Seeschiffen ist es erlaubt, in neutralen Häfen Schäden auszubessern, sie dürfen Lebensmittel und Kohlen aufnehmen. Siehe Art. 17—19 des XIII. Abkommens der II. H. F.-K. 1907.

fahrzeuge den Luftraum der Küstengewässer und Häfen befahren dürfen, so bedeutet dies nur in geringem Masse eine Erhöhung ihrer Bewegungsfreiheit auf dem Seekriegsschauplatz, da sie für längere Zeit ohne feste Landungsplätze nicht auskommen können. Auf neutralem Gebiet dürfen sie nicht landen, sie müssen also in Gegenden, wo sie nicht über eigenes Landgebiet verfügen, die sie begleitenden Seeschiffe aufsuchen.

Es muss auch vermieden werden, dass die Kriegsluftfahrzeuge, die dem Landheere angehören, den Luftraum über neutralen Küstengewässern befahren, etwa um sich einer Vernichtung durch verfolgende Fahrzeuge zu entziehen. Hierdurch würde wie auf dem Lande neutrales Gut in Gefahr gebracht. Es ist nicht möglich, zwischen den einzelnen Kriegsfahrzeugen einen Unterschied je nach ihrer Zugehörigkeit und ihrem Aufstiegsort zu machen, da sich dies in der Praxis nicht sicher feststellen lassen wird.

Kriegsluftfahrzeuge, die in der Luftzone über neutralen Küstengewässern angetroffen werden, haben dieselbe Behandlung zu erwarten, die ihnen zuteil wird, wenn sie über neutralem Gebiet kreuzen.

b) Die Privatluftfahrzeuge der Kriegsparteien.

Den Privatfahrzeugen der Kriegführenden wird man das Befahren des Luftraumes über neutralen Küstengewässern gestatten. Der neutrale Staat hat zur Regelung dieses Verkehrs dieselben Rechtssätze, die über seinem Staatsgebiet Geltung haben, aufzustellen.

Auf dem offenen Meere wird man auch einen Unterschied machen zwischen denjenigen Gewässern, auf denen tatsächlich Kriegsoperationen stattfinden und denen, die von diesem militärischen Kriegsschauplatz weit entfernt sind.

Auf der zweiten Haager Friedenskonferenz wurde beantragt, in der Nähe des Kriegsschauplatzes die Aufent-

haltsfrist von Seeschiffen in neutralen Häfen auf 24 Stunden zu beschränken, während in weiter entfernt gelegenen Gegenden keine bestimmte Zeit festzusetzen sei. Der Präsident bezeichnete diesen Kriegsschauplatz folgendermassen:

Il ne peut être douteux, que nous avons employé l'expression théâtre de la guerre dans un sens spécial, supposant toujours la présence de deux belligérants adversaires, la présence d'un seul adversaire ne constituant pas de théâtre de la guerre.[1])

Man wird also den Verkehr privater Luftfahrzeuge der Kriegführenden innerhalb der Luftzone, die sich über der Wasserfläche erhebt, auf der sich die Kriegsschiffe der beiden feindlichen Parteien befinden, verbieten. Zur See wird die Rechtslage der feindlichen Privatfahrzeuge durch das Nichtbeachten dieses Verbotes nicht verändert, wohl aber, wie unten gezeigt wird[2]), die der Insassen.

Während der letzten Kriege konnte man beobachten, dass es durch den modernen Nachrichtendienst möglich war, jederzeit über den Stand der Kriegsflotte unterrichtet zu sein. Die interessierten Fahrzeugführer werden also immer vor ihrem Aufstieg genau wissen können, welche Teile des Luftraumes über dem offenen Meere sie zu meiden haben. Sie sind verpflichtet, in gewissen Zeitabständen zu landen, um sich über den augenblicklichen Stand der feindlichen Kriegsschiffe zu orientieren. In ihrem eigenen Interesse werden sie häufig landen, um sich vor den Gefahren, die ihnen drohen, wenn sie die Luftzone über dem militärischen Kriegsschauplatz befahren, zu schützen.

Nach dem augenblicklichen Stand des Kriegsrechtes unterliegt das Privateigentum zur See dem Beuterecht. Da nun der Luftraum über dem Meer mit zum Seekriegs-

[1]) Vgl. Prot. d. II. Haager Friedensk. III S. 475.
[2]) S. unten S. 127/128.

schauplatz zu rechnen ist[1]), können feindliche Privatluftfahrzeuge mit ihrer Ladung eingezogen werden.

Die Rechtmässigkeit der Einziehung von Privateigentum im Luftraum über dem Meere ist von denselben Bedingungen abhängig zu machen wie auf der Meeresoberfläche.

Die Entscheidung, ob die Privatfahrzeuge und die auf ihnen beförderten Waren zu Recht als Beute behandelt sind, wird bei den Seeschiffen durch die Prisengerichtsbarkeit gefällt.

Solange das Seebeuterecht besteht, wird sich keine Kriegspartei darauf einlassen, feindliche Privatluftfahrzeuge, die innerhalb des Seekriegsschauplatzes etwa durch Beschiessen in ihre Gewalt gekommen sind, von einer Einziehung auszuschliessen.

Die dem friedlichen Verkehr dienenden feindlichen Privatluftfahrzeuge haben also eine verschiedene Behandlung zu erwarten, je nachdem sie sich über Land- oder Seekriegsschauplatz befinden. Da dies besonders in der Nähe der Küste zu vielen Streitigkeiten Anlass geben kann, tritt hier zu Tage, wie berechtigt die Bestrebungen sind, für den Land- und Seekriegsschauplatz ein Kriegsrecht zu schaffen, das wenigstens in den wichtigsten Materien so z. B. der Behandlung des Privateigentums übereinstimmt.

Es wäre sehr erfreulich, wenn eine spätere Völkerrechtsversammlung anlässlich der Beratung über ein zu schaffendes Luftkriegsrecht die Frage der Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See wieder aufgriffe und einen Rechtsstand schüfe, der dem auf dem Landkriegsschauplatz entspräche[2]).

[1]) S. oben S. 59.

[2]) Bereits im Jahre 1875 wurde vom Institut de droit international folgender Satz aufgestellt:

Il est à désirer, que le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie naviguant sous pavillon ennemi soit universellement accepté dans les termes suivants, empruntés aux déclarations de la

c) Die neutralen Luftfahrzeuge.

Den Luftfahrzeugen neutraler Staaten kann man den Verkehr auf dem offenen Meer nicht untersagen, da kein Staat über der freien See Souveränitätsrechte im Luftraum geltend machen kann. Man wird sich jedoch dahin einigen, auch hier den Verkehr neutraler Luftfahrzeuge gewissen Einschränkungen zu unterwerfen.

So wird man ihnen das Befahren der Luftzonen über dem militärischen Seekriegsschauplatz verbieten. Neutrale Kriegsfahrzeuge, die trotzdem diesen Luftraum befahren, haben dieselbe Behandlung zu erwarten wie diejenigen, die in die Luftzone über dem militärischen Landkriegsschauplatz geraten sind.

Gegen die neutralen Privatluftfahrzeuge wird die betroffene Kriegspartei selbstständig einschreiten und die betreffenden Fahrzeuge, wie es auch zu Lande geschieht, einziehen.

Die im Luftraum über dem übrigen Teil des offenen Meeres verkehrenden neutralen Kriegs- und Privatluftfahrzeuge haben dieselbe Behandlung zu gewärtigen wie die neutralen Seeschiffe.

Der Verkehr neutraler Luftfahrzeuge in den Küstengewässern neutraler Staaten wird durch einen Krieg nicht beeinflusst.

Man wird neutralen Kriegsluftfahrzeugen gestatten, in die Luftzonen über den Küstengewässern der Kriegsparteien, die nicht zum militärischen Kriegsschauplatz zu rechnen sind, einzufahren, wenn sie den Anordnungen

---

Prusse, de l'Autriche et de l'Italie en 1866 et sous la réserve ci après sub III: Les navires marchands et leurs cargaisons ne pourront être capturés que s'ils portent de la contrebande de guerre ou s'ils essaient de violer un blocus effectif et declaré. Nach III. sollen in dieser Bestimmung diejenigen Schiffe ausgenommen sein, die direkt oder indirekt an den Feindseligkeiten teilnehmen oder dazu bestimmt sind, daran teilzunehmen. S. Revue de droit international et de legislation comparée tome VII. 1875 S. 288.

genügt haben, unter denen ihnen dies zu Friedenszeiten gestattet ist. Auch neutralen Privatluftfahrzeugen wird man den Zutritt zum Luftraum über diesen Küstengewässern nicht verweigern. Die Bestimmungen, die über ihren Verkehr im Luftraum über den Landgebieten der Kriegsparteien getroffen sind, finden auch in den Luftzonen über den Küstengewässern Anwendung.

VIII. Kapitel.

Behandlung der Luftfahrer.

1. Stellung der Luftfahrer im allgemeinen.

Es kommt nun darauf an, zu zeigen, welche Stellung die Luftfahrer in einem zukünftigen Kriege einnehmen werden.

Man ist sich nicht darüber einig, ob die Erkundung von Luftfahrzeugen aus nur als einfache Auskundschaftung oder als Spionage anzusehen ist.

Zunächst soll mit einem kurzen Rückblick auf die Entwicklungsgeschichte angegeben werden, welche Bestimmungen über die Stellung der Spione nach dem jetzt geltenden Kriegsrecht bestehen.

Das Militär-Straf-Gesetzbuch f. d. Königreich Bayern enthielt im Artikel 121 eine Definition des Spions. Der Abs. 1. dieses Artikels gibt an, wer als Spion betrachtet werden kann, während Abs. 2. Militärpersonen, die durch Verheimlichung ihres wahren Charakters das Kriegsrecht nicht verletzen von dem Verdachte der Spionage ausschliesst.[1])

[1]) Koppmann Clemens; München 1870, Militär-Straf-Gesetz-Buch und Militär-Straf-Gerichts-Ordnung f. d. Königreich Bayern S. 141 Art. 121 lautet: Als Spion wird betrachtet, wer, um den Feind zu begünstigen, heimlicherweise den Zustand der Truppen, des Lagers, der Befestigungen oder Magazine, der Stärke, Stellungen, Bewegungen oder Absichten der Armee, oder sonstige Umstände, welche sich auf den Angriff oder die Verteidigung beziehen, zu erspähen sucht.

Dagegen können feindliche Militärpersonen, welche auf Rekognoszierung oder sonst in der Absicht, Erkundigungen einzuziehen in die Linie der Armee eingedrungen sind, als Spione nicht behandelt werden, insoferne sie nicht durch Verleugnung oder Verbergung ihrer militärischen Eigenschaft die Regeln des Kriegsgebrauches verletzen.

In das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich und das Militär-Straf-Gesetz-Buch für das Deutsche Reich wurde eine Definition des Spions nicht aufgenommen.

Auf der Konferenz in Brüssel (1874) beschäftigte man sich dann eingehend mit der Frage, wer als Spion anzusehen ist, dies wurde durch Artikel 19 festgesetzt. Artikel 22 gibt verschiedene Arten von Personen an, die keine Spione sein können.[1])

Anschliessend an den Beschluss der Brüsseler Konferenz behandelte das Institut de droit international die Frage der Spione. Es wurde eine Kommission gebildet, deren Mitglieder einen Fragebogen[2]) erhielten, auf dem sie ihre Ansicht über die einzelnen in Brüssel festgesetzten Artikel äussern sollten. Ein Mitglied der Kommision Moynier beschäftigte sich eingehender mit den Spionen. Er wollte

[1]) Vgl. Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz III S. 174/5. Art. 19 lautet: Ne peut être considéré comme espion, que l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans les localités occupées par l'ennemi, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse. Art. 22:

Les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'armee ennemie, à l'effet de recueillir des informations ne sont pas considérés comme espions.

De même ne doivent pas être considérés comme espions, s'ils sont capturés par l'ennemie: les militaires (et aussi les nonmilitaires accomplissant ouvertement leur mission) chargés de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée soit à l'armée ennemie.

A cette catégorie appartiennent également, s'ils sont capturés les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches et, en général pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire.

[2]) Revue de droit international et de législation comparée Tome VII. 1875 S. 442. Folgende Fragen wurden aufgestellt:

14. La forme négative de l'art. 19 devrait elle être maintenue.

15. Peut on dire, que l'espion doit être jugé et traité etc. sans provoquer un conflit entre le droit des gens et le droit interne, d'après lequel il est impossible à un Etat d'accorder à un ennemi une juridiction quelconque sur ses suyets?

Y-a-t-il une distinction à faire entre les espions, qui ont agi par de vils motifs et ceux, qui ont obéi au devoir.

den Artikel 19 ganz wegfallen lassen, da es in jeder Beziehung schwierig sei, unzweideutig festzustellen, wer als Spion anzusehen sei. Er stellte dann drei Artikel über Spione auf[1]) und gab darin nicht an, wer als Spion anzusehen sei, sondern nannte nur verschiedene Arten von Personen, die keine Spione sein können.

Auf der ersten Haager Friedenskonferenz 1899 wurde die Spionage erneut behandelt, in der 4. Sitzung der II. Unterkommission am 1. Juni 1899 stand dieser Verhandlungspunkt auf der Tagesordnung.[2]) Zunächst wurde in Artikel 19 der Ausdruck „localités occupées von Colonel de Schnack beanstandet, der meinte, dass Spionage nicht allein im Occupationsgebiet vorkommen könne, sondern überhaupt da, wo sich Truppen der Kriegführenden befanden. Man ging jedoch hierauf nicht näher ein, und der Antrag des Oberst Gross von Schwarzhoff wurde angenommen, der anstatt „localités occupées," „territoires occupés" setzen wollte. Man erklärte sich aber in einer späteren Sitzung mit der Einsetzung des Ausdruckes „zône d'operations" für „territoires occupés" einverstanden.[3]) Es

---

[1]) Revue de droit international et de législation comparée Tome VII. 1875 S. 515/16. Die Artikel des Moynier über Spione lauten:

21. Ne sont pas considérés comme espions.

a) les militaires non déguisés, qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'armée ennemie, à l'effet de recueillir des informations.

b) les individus, militaires ou non, chargés de transmettre des dépêches et accomplissant ouvertement leur mission.

c) les aéronautes chargés d'entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire.

22. Aucun espion ne sera puni sans avoir subi un jugement régulier.

23. l'espion, qui rejouit l'armée à laquelle il appartient ou qui réussit à sortir du territoire occupé par l'ennemi, n'encourt, s'il tombe plus tard au pouvoir de cet ennemi aucune responsabilité pour ses actes antérieurs.

[2]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz III. S. 99/100.

[3]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz III. S. 161.

wurde dann Artikel 22 mit Artikel 19 vereint,[1]) die als Artikel 29 folgenden Wortlaut erhielten:[2])

Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans la zône d'opérations d'un belligérant, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

Ainsi les militaires non déguisés, qui ont pénétré dans la zône d'opérations de l'armée ennemie à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions. De même, ne sont pas considérés somme espions: les militaires et les non-militaires, accomplissant ouvertement leur mission, chargés de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie. A cette catégorie appartiennent également les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches, et en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire.

Dieser Artikel wurde dann unverändert im Jahre 1907 von der II. Haager Friedenskonferenz aufgenommen. Wenn also Spionage vorliegen soll, so ist es zunächst nötig, dass der Kundschafter die Vorgänge beim Feind ausspäht und seine Wahrnehmungen dem Gegner mitteilt, wodurch er diesem eine Kriegshilfe leistet. Verwertet er die eingezogenen Erkundungen nur für seine Privatzwecke, so kann er nicht als Spion angesehen werden.

Die Auskundschaftung muss dann ferner auf dem Operationsgebiet geschehen sein.[3]) Vor allem aber kann nur derjenige Kundschafter als Spion angesehen werden, der heimlich oder unter falschem Vorwand seine Erkundungen einzieht. Man darf jedoch diesem „heimlich" keine

---

[1]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz III. S. 100.

[2]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz I. S. 246.

[3]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz III. S. 161. Hier gibt Gross von Schwarzhoff an, was unter zône d'opérations zu verstehen ist.

falsche Bedeutung beilegen. Die Schleichpatrouillen der Infanterie z. B., die sich unter dem Schutze der Nacht heimlich dem Feinde nähern, können nicht als Spione angesehen werden. Genau wie eine vorgehende Schützenlinie die Deckungen des Geländes ausnutzt, so schleichen sich diese unter dem Schutze der Dunkelheit vor, ohne sich irgend einer Übertretung des Kriegsrechtes schuldig zu machen. Sie setzen sich der Gefahr der Beschiessung aus und können ihr Ziel nur durch eigene Geschicklichkeit und infolge Unachtsamkeit der feindlichen Posten erreichen.

Nur durch eine solche Heimlichkeit, die einen Betrug in sich schliesst, wird der Kundschafter zum Spion. Begeben sich die Soldaten in Zivilkleidung zu Auskundschaftszwecken in die Reihen des Gegners, so ist diesem nicht ohne weiteres die Möglichkeit gegeben, sich zu wehren, wie er dies gegen eine Patrouille in Uniform tun könnte. Die Soldaten suchten durch die Verkleidung ihr Ziel nicht im Vertrauen auf ihre Tapferkeit und Können zu erreichen, sondern hofften durch Anwendung unehrlicher Hilfsmittel den Gegner zu täuschen.

Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal zwischen Auskundschaftern und Spionen besteht darin, dass erstere sich bei Einziehung der Nachrichten nur erlaubter Kriegsmittel bedienen, während letztere sich mit Hilfe eines Betruges über die Verhältnisse beim Feinde unterrichten.

Ausdrücklich befreit sind von dem Verdachte der Spionage Personen, die auf Luftfahrzeugen Mitteilungen überbringen, oder die Verbindung aufrecht erhalten. Bestimmungen über solche Luftfahrer, die zu Auskundschaftszwecken aufgefahren sind, werden nicht getroffen.

Sicher wird man sich der Meinung derjenigen Schriftsteller nicht anschliessen können, die meinen, dass Luftfahrer, die aufgestiegen sind, um Erkundungen über den Feind einzuziehen, unter allen Umständen Spione seien.[1])

[1]) Dr. August Wilh. Heffter in: Das europäische Völkerrecht, bearbeitet von Dr. H. Geffcken, Berlin 1888 S. 495 Anm. 1.

Das Luftfahrzeug ist weithin sichtbar und kann selbst in der Nacht mit Hilfe von Scheinwerfern vom Feinde beobachtet werden. Niemand wird dem Gegner das Recht streitig machen wollen, feindliche Kriegsfahrzeuge zu beschiessen. Er kann sich gegen das Fahrzeug wehren genau wie gegen eine Patrouille oder gegen ein Automobil, das zur Aufklärung vorgeschickt ist.

Sollten sich auf diesen Kriegsfahrzeugen verkleidete Militärpersonen befinden, so bestände auch hier kein Grund, diese als Spione zu bestrafen. Die Nationalflagge, die weithin sichtbar an dem Kriegsfahrzeug weht, lässt keinen Zweifel über seine Herkunft aufkommen und macht eine Täuschung unmöglich. Es wird daher wohl auch kaum vorkommen, dass Militärpersonen in ihren Kriegsfahrzeugen verkleidet fahren. Es wäre nur denkbar, dass sie das Fahrzeug benutzten, um bis zu einem bestimmten Ort zu fahren und von da aus in ihrer Verkleidung Auskundschaftungen vorzunehmen. Werden sie dann gefasst, so sind sie selbstverständlich als Spione zu behandeln. Der Betreffende hat sich aber erst in dem Augenblick der Spionage schuldig gemacht, in dem er das Kriegsfahrzeug verliess und nun unter Vortäuschung eines falschen Äusseren seine Auskundschaftungen vornahm.

Befinden sich in einem solchen Fahrzeug Zivilpersonen, was in der Praxis wohl auch kaum vorkommen wird, so sind diese ebenfalls nicht als Spione zu behandeln, selbst wenn ihnen nachgewiessen wird, dass sie, lediglich um Erkundungen einzuziehen, aufgestiegen sind. Das weithin sichtbare Fahrzeug mit der Nationalflagge schützt auch diese vor dem Verdacht, den Feind mit Hilfe einer Täuschung auskundschaften zu wollen. Es schliesst dies selbstverständlich nicht aus, dass sie wegen unberechtigter Teilnahme am Kriege vor ein Gericht gestellt werden. Sollten Militärpersonen auf Privatluftfahrzeugen aufsteigen, so können sie ebenfalls nicht als Spione angesehen werden. Eine Täuschung des Feindes ist ausgeschlossen, denn der

Gegner ist durch die Flagge über den Charakter des Fahrzeuges orientiert und kann seine Massnahmen treffen[1]).

Als Spionage kann es ferner nicht bezeichnet werden, wenn Neutrale auf ihren Luftfahrzeugen oder Zivilpersonen auf ihren Privatfahrzeugen für eine Partei Auskundschaftungen vornehmen. Sie haben bei ihren Auskundschaftungen kein heimliches Mittel benutzt und versuchten den Gegner in keiner Weise zu täuschen, denn die Flagge gab über ihren Charakter Auskunft und ermöglichte es der betreffenden Kriegspartei so, sich gegen den Auskundschafter zu wehren.

Man kommt also zu dem Schluss, dass die Besatzung von Kriegs- und Privatfahrzeugen, mögen es nun Militärpersonen oder Zivilisten sein, gleichgültig welcher Nation sie entstammen, niemals als Spione angesehen werden können, wenn sie ein Fahrzeug benutzen, das durch ordnungsmässige Führung seiner Flagge keinen Zweifel über seinen wahren Charakter aufkommen lässt[2]).

Albert Zorn, der die Lage der Luftfahrer zu Kriegszeiten eingehend behandelt[3]), ist der Ansicht, dass man zu weit ginge, wenn man die Luftfahrer unter keinen Umständen als Spione ansehe; andererseits hält er es für falsch, die Benutzung von Luftfahrzeugen unter allen Umständen für Spionage anzusehen. Er will die Bestrafung der festgenommenen Luftfahrer von einer Untersuchung abhängig machen, deren Ergebnis ein dreifaches sein kann. Das Urteil kann lauten.

1. Schuldig der Spionage,

---

[1]) Über die Behandlung von Privatfahrzeugen der Kriegsparteien über dem Kriegsschauplatz siehe oben S. 93—100; S. 106—108. Über die Behandlung der neutralen Privatluftfahrzeuge über dem Kriegsschauplatz siehe oben S. 101—104; S. 109—110.

[2]) Vgl. Meurer, die Haager Friedenskonferenz II. S. 179; v. Liszt, a. a. O. S. 302; Meili, a. a. O. S. 51; Bonfils, a. a. O. S. 590; Fauchille, Revue générale . . . S. 440.

[3]) Dr. Albert Zorn, a. a. O. S. 179—188.

2. Kriegsverrat begangen vermittels Beförderung für den Feind und zur Schädigung unserer Kriegsführung bestimmter Nachrichten usw.,
endlich blosses unbefugtes Eindringen in unsere Linien.

Auch Lueder ist der Ansicht, dass unter Umständen dem Luftfahrer Spionageabsichten nachgewiesen werden können[1]). Er meint, dass Luftfahrer, die zu „versteckten Auskundschaftszwecken" auffahren, ebenso gut Spione sind wie alle anderen Personen, die unter derselben Voraussetzung auf eine andere Weise auskundschaften. Was er unter dem Ausfahren zu „versteckten Auskundschaftszwecken" versteht, geht aus seinen Ausführungen nicht hervor.

Beide Schriftsteller sind also der Ansicht, dass Luftfahrer unter Umständen wegen Spionage belangt werden können, keiner gibt jedoch bestimmt an, in welchen Fällen Spionage vorliegt.

Luftfahrer können nur dann für schuldig der Spionage erklärt werden, wenn sie den völkerrechtlich festgesetzten Rechtsregeln entgegenhandeln.

Dies ist der Fall, wenn gegen Artikel 23 f. der II. Haager Friedenskonferenz gefehlt, und ein Missbrauch mit der Nationalflagge betrieben wird.

Meurer sagt[2]): Heimlichkeit im Sinne dieses Artikels (Artikel 29) ist nur die Täuschung, wenn man als ein anderer erscheint und erscheinen will, als man wirklich ist, um so unter fremder Maske zum Schaden des Gegners Kriegsnachrichten einzuziehen.

Es ist nun m. E. möglich, dass Luftfahrer, obwohl das Fahrzeug weithin sichtbar ist und stets bleiben wird, eine Täuschung des Gegners vornehmen, und als andere erscheinen können, als sie in Wirklichkeit sind.

---

[1]) Lueder, a. a. O. S. 463 ff.

[2]) Meurer, Die Haager Friedenskonferenz II. S. 174.

Die Flagge eines Luftfahrzeuges kann man gleichsam als seine Uniform bezeichnen, an der man äusserlich erkennt, welche Stellung es auf dem Kriegsschauplatz einnimmt. Wechselt man nun die Flagge eines Kriegsfahrzeuges und zieht, um ein Beispiel anzuführen, die feindliche Kriegsflagge auf, um so eine Aufklärungsfahrt zu unternehmen, so versucht man in eben derselben Weise den Feind zu täuschen wie ein Soldat, der die Uniform des Gegners angezogen hat, um sich in die Reihen des Feindes zu Auskundschaftszwecken einzuschleichen. Die Person des Soldaten bleibt dem Feind immer genau so sichtbar wie das Luftfahrzeug in der Luft, das veränderte Aussehen, die vorgenommene Täuschung macht es dem Gegner jedoch unmöglich, sich gegen diesen verkleideten Kundschafter so zu verteidigen wie gegen aufklärende Soldaten in ihrer ordnungsmässigen Uniform. Einem Luftfahrer wird es noch leichter fallen, sich mit der feindlichen Kriegsflagge Nachrichten zu verschaffen, da er nicht so in Berührung mit dem Gegner kommt wie der Soldat in der Uniform des Feindes auf der Erdoberfläche. Es wird in der Praxis nicht vorkommen, dass Soldaten in Uniform ein solches Luftfahrzeug, das zum Zwecke der Täuschung eine falsche Flagge aufgezogen hat, besteigen, genau ebenso wie ein Infanterist, der als Spion ausgeschickt wird, nicht einen feindlichen Waffenrock anziehen und seinen eigenen Helm aufbehalten wird. Durch die Uniform würden sie ja wiederum dem Feind verraten, welcher Nationalität das Fahrzeug wirklich angehört. Man wird nun alle diejenigen Luftfahrer[1]), denen nachgewiesen wird, dass sie durch Aufziehen einer falschen Flagge ihren wahren Charakter zu verbergen suchten, und so mit Hilfe einer Täuschung Nachrichten über den Feind einzogen, als Spione behandeln müssen.

---

[1]) Luftfahrer in Uniform kommen aus dem eben erwähnten Grund hier nicht in Frage.

2. Behandlung der in Luftfahrzeugen aufgefahrenen Militärpersonen im besondern.

a) Die Militärpersonen des Feindes.

Fast jedem Armeekorps sind jetzt Luftfahrer-Abteilungen angegliedert. Die Luftfahrer sind genau wie die Angehörigen der übrigen Genietruppen als Soldaten zu betrachten und stehen im Kriege unter den Kriegsgesetzen. Die bewaffnete Macht setzt sich aus Kombattanten und Nichtkombattanten zusammen; besteht die Besatzung eines ordnungsmässig aufgefahrenen Kriegsfahrzeuges aus Angehörigen dieser beiden Gruppen, so wird sie, sobald sie in die Gewalt des Gegners kommt, oder durch Zeichen bemerkbar macht, dass sie den Widerstand aufgegeben hat, stets als Kriegsgefangene zu behandeln sein[1]).

Im Artikel 13 der IV. Konvention der II. Haager Friedenskonferenz[2]) wird von Personen gesprochen, die dem Heere folgen, ohne ihm unmittelbar anzugehören. Gemeint sind Kriegskorrespondenten, Zeitungsberichterstatter, Marketender und Lieferanten. Sollten sich derartige Leute auf Kriegsschiffen befinden, so werden sie in Anlehnung an Artikel 13 vom Feinde als Kriegsgefangene behandelt, wenn sie im Besitze eines Ausweises der Militärbehörde des Heeres sind[3]). Dies wird ja wohl immer der Fall sein, wenn sie sich in Kriegsfahrzeugen befinden.

Sollten Militärpersonen in Uniform auf Privatluftfahrzeugen aufsteigen, so gehen sie des Rechtes, als Kombattanten behandelt zu werden, nicht verlustig. Der Gegner ist durch die Uniform über den Charakter der

---

[1]) Über Behandlung der Kriegsgefangenen siehe IV. Abkommen II. Sekt. 2. Kapitel in den Protokollen der II. Haager Friedenskonferenz I. S. 629.

[2]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz S. 631.

[3]) Sollten sie die nötigen Papiere nicht besitzen, so müssen sie sich eine Festhaltung gefallen lassen. Bestimmte Rechtsregeln, die bei der Festhaltung zu beachten sind, bestehen zur Zeit noch nicht. Vgl. hierzu die Haager Friedenskonferenz von Ch. Meurer II. 118/19.

Luftfahrer orientiert. Aber selbst wenn er die Uniform nicht sieht, so erkennt er an der Flagge, dass es sich um ein feindliches Fahrzeug handelt, das sich durch Befahren einer verbotenen Luftzone der Beschiessung ausgesetzt hat[1]). Im Falle ihrer Ergreifung müssen sie als Kriegsgefangene behandelt werden. Wird ein Kriegsfahrzeug auf den Luftraum über neutralem Gebiet abgedrängt, so wird die Besatzung von der neutralen Macht zurückgehalten. Ihre Behandlung ist nach den Bestimmungen des II. Kapitels des V. Abkommens der II. Haager Friedenskonferenz geregelt[2]).

Verkleidete Militärpersonen auf Fahrzeugen mit einer Flagge, die ihren wahren Charakter verheimlicht und eine Täuschung des Feindes bezweckt, werden als Spione bebehandelt und sind nach §§ 58, 160 Militär-Straf-Gesetz-Buch zu bestrafen.

E. G. z. M. Str. G. B. § 3 bestimmt, dass eine Bestrafung in Gemässheit des Militär-Straf-Gesetz-Buches nur auf Grund eines gerichtlichen Erkenntnisses erfolgen kann.

Nach deutschem Strafrecht ist also eine Aburteilung von Spionen ohne vorausgegangenes Urteil unmöglich.

Das Deutsche Recht ist hier dem Völkerrecht vorausgeeilt. Der Artikel 20 der Brüsseler Deklaration von 1874 hatte auch bestimmt:

l'espion pris sur le fait sera jugé et traité d'après les lois en vigueur dans l'armée qui l'a saisi.[3])

Hatte also ein Staat keine Gesetze über die Behandlung von Spionen, so war an dem Kriegsbrauch, die Spione ohne Aburteilung zu erschiessen oder zu erhängen, nichts geändert.

[1]) Im Luftraum über dem eigentlichen Kriegsschauplatz können Privatluftfahrzeuge sofort beschossen werden, über dem übrigen Kriegsschauplatz erst nach erfolgter Aufforderung zum Landen. Siehe oben S. 102/3 4.

[2]) Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I. S. 640.

[3]) Protokolle der I. Haager Friedenskonferenz III. S. 175.

Daher wurde diese Frage auf der I. Haager Friedenskonferenz wieder behandelt, und bestimmt, dass der auf der Tat ertappte Spion ohne vorausgegangenes Urteil nicht bestraft werden kann.[1])

b) Militärpersonen der Neutralen.

Befahren Kriegsfahrzeuge Neutraler mit militärischer Besatzung die verbotene Luftzone über dem militärischen Kriegsschauplatz,[2]) so kann der betroffene Staat gegen diese neutralen Soldaten zunächst nicht einschreiten, da sie durch die Exterritorialität den Gerichten ihres Heimatstaates unterworfen sind. Man wird sich beschwerdeführend an den betreffenden neutralen Staat wenden, der die Angelegenheit zu untersuchen hat und je nach dem Ergebnis eine Bestrafung eintreten lässt. Sollte sich die Besatzung an den Feindseligkeiten beteiligen, und kann man aus dem politischen Verhältnis mit dem neutralen Staat annehmen, dass die Besatzung im Einverständnis mit seinem Heimatstaate handelt, der durch einen unvermuteten Überfall den Krieg beginnt,[3]) so geht sie ihres neutralen Charakters verlustig. Die Insassen sind dann genau wie die Angehörigen der feindlichen Kriegspartei zu behandeln.

c) Militärpersonen des eigenen Heeres.

Hier entstehen nur strafrechtliche Verhältnisse. Sollten sich Angehörige des eigenen Heeres auf Kriegsfahrzeugen

---

[1]) Vgl. Artikel 30 Sekt. II Kapitel 1 in den Protokollen der I. Haager Friedenskonferenz I. S. 246; vgl. ferner IV. Konvention Sektion 2 Kapitel II Artikel 30 II. Haager Friedenskonferenz I. S. 634.

[2]) Es ist gleichgültig, ob dieser militärische Kriegsschauplatz auf dem Meere oder Land gelegen ist.

[3]) Für die meisten Staaten besteht allerdings durch Artikel 1 3. Abkommen der II. Haager Friedenskonferenz die Verpflichtung, ohne eine vorausgehende, unzweideutige Benachrichtigung mit den Feindseligkeiten nicht zu beginnen. Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I. S. 623.

des Kriegsverrates schuldig machen, so sind sie nach dem Militär-Straf-Gesetz-Buch zu bestrafen.

Es kann sich hier wieder handeln um Personen des Soldatenstandes, oder Militärbeamte, oder Personen, welche sich in irgend einem Dienstverhältnis bei dem kriegführenden Heere befinden.[1])

Solange der Kriegsverrat dieser Personen im Inland oder auf Luftfahrzeugen im Luftraum über diesem erfolgte, wären hier §§ 56, 57, 58,[2]) 153, 155 M. St. G. B. in Anwendung zu bringen. Überfliegen sie das hohe Meer also einen Luftraum, der unter der Hoheit keines Staates steht, so können ihre Kriegsfahrzeuge als Gebietsteile des Heimatlandes angesehen werden, und Kriegsverrat wird dort genau wie im Inland bestraft. Befinden sie sich hingegen auf neutralen Fahrzeugen, die sich über dem offenen Meer oder über deren Heimatländern bewegen, und machen sie sich dort des Kriegsverrates schuldig, so befinden sie sich im Auslande, und für sie käme, wenn die Bedingungen des § 7 M. Str. G. B. erfüllt sind, dieser Rechtssatz zur Anwendung.

3. Behandlung der in Luftfahrzeugen aufgefahrenen Privatpersonen.

a) Feindlicher und neutraler Mächte.

Beteiligen sich Zivilpersonen an den Feindseligkeiten, so sind diese nach dem Reichs-Straf-Gesetz-Buch zu bestrafen, da wegen ihrer unberechtigten Teilnahme am Kampfe für diese die Vorteile des Kriegsrechtes nicht in Frage kommen können.

Befahren feindliche oder neutrale Privatpersonen auf ihren eigenen Privatfahrzeugen den Luftraum über dem

[1]) Bei der letzt genannten Klasse genügt die Mobilmachung nicht, der Krieg muss tatsächlich ausgebrochen sein.

[2]) § 59 M.-Str.-G.-B. setzt eine Strafe fest für Kriegsverrat, der von mehreren verabredet war, ohne dass es zur Ausführung oder zu einem strafbaren Versuch gekommen ist.

militärischen Kriegsschauplatz, der entweder im Inland oder Ausland gelegen ist, und machen sie sich dort der Kriegshilfe schuldig, so sind sie nach § 160 M. St. G. B. zu bestrafen.

Handelt es sich um das Okkupationsgebiet, so kommt § 161 M. St. G. B. in Frage.

Würden Privatpersonen auf ihren Fahrzeugen den Luftraum über dem militärischen Kriegsschauplatz befahren, ohne sich an den Feindseligkeiten zu beteiligen, etwa um sich den Unannehmlichkeiten einer Belagerung zu entziehen, so würde die Gegenpartei mit allen verfügbaren Mitteln versuchen, diese Personen in ihre Gewalt zu bekommen. Kann die Besatzung nachweisen, dass sie nicht die Absicht hatte, sich an den Kriegsunternehmungen zu beteiligen, so wird man von einer Bestrafung nach M. Str. G. B. absehen. Die Partei, in deren Gewalt sie geraten sind, hat selbstverständlich ein Interesse daran, dass keine Nachrichten aus der Stadt an den Gegner gelangen. Ausserdem besteht immer die Gefahr, dass die Luftfahrer bei ihrer Fahrt über die Truppen Wahrnehmungen gemacht haben, die dem Feinde von Nutzen sind. Man wird daher solche Personen festhalten.

Unterstützen feindliche oder neutrale Privatpersonen auf ihren Fahrzeugen über dem übrigen Kriegsschauplatz, der in Deutschland gelegen ist, die feindlichen Truppen, so sind sie nach § 91, 2. Str. G. B. zu bestrafen. Man muss hier dem Grundstaate das Recht der Strafgewalt über diese ausländischen Fahrzeuge zugestehen, da er ein grosses Interesse daran hat, die Delikte, die von diesen aus begangen werden, zu bestrafen. Die Rechtslage würde sich nicht verändern, wenn von den feindlichen Zivilpersonen neutrale Privatfahrzeuge benutzt würden. Eine andere Behandlung haben diejenigen feindlichen Privatpersonen zu erwarten, die auf ihren Fahrzeugen den Luftraum über dem Kriegsschauplatz, der nicht zum eigentlichen, militärischen gehört, befahren, ohne sich an den

Feindseligkeiten zu beteiligen, etwa aus wissenschaftlichen Gründen.

Ihre Fahrzeuge unterliegen, wie oben gezeigt, der Beschlagnahmung.[1])

Bei den Bestimmungen über die Behandlungsweise solcher Privatpersonen kann man den geltenden Rechtsregeln des Seerechtes folgen.

Es bestand früher zur See der Brauch, dass die Besatzung feindlicher Seeschiffe zu Kriegsgefangenen gemacht wurde. Befanden sich Neutrale bei der Besatzung, so wurden auch diese von einer Gefangennahme nicht ausgeschlossen. Dieser Kriegsbrauch ist nun durch das dritte Kapitel des 11. Abkommens der II. Haager Friedenskonferenz geändert worden.[2])

Hiernach werden „Kapitain, Offiziere und Mitglieder der Mannschaft, die dem feindlichen Staate angehören, nicht zu Kriegsgefangenen gemacht, sofern sie sich unter Bekräftigung mit einem förmlichen, schriftlichen Versprechen verpflichten, während der Dauer der Feindseligkeiten keinen Dienst zu übernehmen, der mit den Kriegsunternehmungen im Zusammenhange steht."

Es ist klar, dass man die feindliche Besatzung von Privatfahrzeugen nicht ohne weiteres entlassen kann, denn sie könnten dem Feinde durch ihre Kenntnisse noch wertvolle Dienste leisten. Man muss sie also wie zur See verpflichten, an keinerlei Kriegsunternehmungen mehr teilzunehmen. Die Namen der betreffenden Personen werden wie zur See (Art. 7) der anderen Kriegsmacht mitgeteilt, die diese Leute nicht zu Kriegszwecken verwenden darf.

Befinden sich unter der Besatzung Neutrale, so sind nach Art. 5 die Mannschaften zu entlassen. Kapitain und Offiziere werden ebenfalls entlassen, nachdem sie das Versprechen abgegeben haben, während des Krieges auf keinem feindlichen Schiffe Dienste zu nehmen.

[1]) Vgl. oben S. 95 ff.

[2]) Vgl. Protokolle der II. Haager Friedenskonferenz I. S. 665.

Bei den Luftfahrzeugen müsste man von allen denjenigen Neutralen das Versprechen verlangen, sich nicht an den Feindseligkeiten zu beteiligen, die eine Spezialausbildung in der Bedienung des Fahrzeuges und seiner Maschinen genossen haben.

Begehen nun feindliche oder neutrale Privatpersonen auf ihren Fahrzeugen über demjenigen Teile des Landes, der nicht zum militärischen Kriegsschauplatz oder Okkupationsgebiet zu rechnen ist und ausserhalb des deutschen Reiches liegt strafbare Handlungen, so könnte man annehmen, dass hier § 91 I in Betracht käme. Dieser § besagt: Gegen Ausländer ist wegen der in §§ 87, 89, 90 begangenen Handlungen nach dem Kriegsgebrauche zu verfahren. Begehen sie aber solche Handlungen, während sie unter dem Schutze des deutschen Reiches oder eines Bundesstaates sich innerhalb des Bundesgebietes aufhalten[1]), so kommen die in den §§ 87, 89 und 90 bestimmten Strafen zur Anwendung.

Nach dem Kriegsgebrauch wird also hiernach einmal gegen Ausländer verfahren, die den Landesverrat im Auslande begangen haben und gegen solche Ausländer, die ihn im Inlande begangen haben, aber dem feindlichen Heere angehören.

§ 160 M. St. G. B. bestimmt, dass Ausländer oder Deutsche, die auf dem Kriegsschauplatz gegen §§ 57, 59 und 134 M. St. G. B. fehlen, nach den Bestimmungen dieser §§ zu bestrafen sind.

§ 161 bestraft Ausländer und Deutsche, die auf einem von deutschen Truppen besetzten, ausländischen Gebiet eine nach den Gesetzen des Deutschen Reiches strafbare Handlung begingen ebenso, wie wenn die Handlung im Bundesgebiet begangen wäre.

Durch diese beiden Gesetze wurde der Geltungsbereich

[1]) Ausländer, die sich im Inlande aufhalten mit Ausnahme derjenigen, die zur feindlichen Kriegsmacht gehören, stehen stets unter dem Schutze des Deutschen Reiches.

des im Strafgesetzbuch § 91 genannten Kriegsbrauches wiederum verkleinert und er würde nur noch zur Anwendung zu bringen sein, wenn

1. die oben angegebenen strafbaren Handlungen von Ausländern im Auslande, welches weder Kriegsschauplatz noch Okkupationsgebiet ist, begangen sind,

2. wenn die Handlungen von dem feindlichen Heere angehörigen Ausländern auch innerhalb des deutschen Reiches aber nicht auf dem Kriegsschauplatz begangen sind.

Ein Kriegsbrauch kann aber nur da sich entwickeln und in Anwendung gebracht werden, wo auch wirklich gekämpft wird, also auf dem militärischen Kriegsschauplatz.[1]) Es gibt also für den im Strafgesetzbuch genannten Kriegsgebrauch kein Geltungsgebiet mehr.

Somit ist es unmöglich, feindliche Privatpersonen, die im Luftraum über nicht deutschem Gebiet, das weder Kriegsschauplatz noch Okkupationsgebiet ist, nach einem in § 91. 1. Reichs-Straf-Gesetz-Buch angegebenen Kriegsgebrauch zu behandeln.

Eine Bestrafung dieser Personen nach deutschem Strafrecht ist nicht möglich.

Wenn feindliche und neutrale Zivilpersonen auf ihren Privatluftfahrzeugen über neutralem Gebiet Kriegsunterstützungen vornehmen, durch die der neutrale Staat seine Neutralität in Gefahr gebracht sieht, so wird er gegen diese Personen einschreiten.

Nach den Bestimmungen, die auf der II. Haager Friedenskonferenz aufgestellt wurden,[2]) ist der neutrale Staat verpflichtet, Handlungen, die der Neutralität zuwider laufen, zu bestrafen, wenn diese Handlungen auf ihrem eigenen Gebiet begangen sind. Beteiligen sich feindliche oder neutrale Privatpersonen im Luftraume über dem militärischen

[1]) Meurer, die Haager Friedenskonferenz II. Band S. 185.

[2]) Vgl. V. Konvention Kapitel 1 in den Protokollen der II. Haager Friedenskonferenz I. S. 638—39.

Seekriegsschauplatz an den Feindseligkeiten, so sind sie so zu bestrafen, wie wenn sie dies über dem militärischen Landkriegsschauplatz täten.[1])

Das Festhaltungsrecht wäre auf sie anzuwenden, wenn sie diese Luftzone befühlen, ohne sich an den Feindseligkeiten zu beteiligen.

Werden feindliche oder neutrale Privatpersonen auf feindlichen Privatluftfahrzeugen ausserhalb des militärischen Kriegsschauplatzes im Luftraum über dem übrigen Meere angetroffen, so wären auf sie die auf der II. Haager Friedenskonferenz für Seeschiffe gegebenen Bestimmungen anzuwenden.[2]) Nur müsste man wiederum von allen Neutralen, die eine Spezialausbildung in der Bedienung der Fahrzeuge und ihrer Maschinen genossen haben, das Versprechen verlangen, sich nicht an den Feindseligkeiten zu beteiligen.

Sollten sie sich in dieser Luftzone irgend welcher Kriegsunterstützungen schuldig machen, so können sie nach deutschen Strafrecht nicht belangt werden.

§ 8 des Str. G. B. gibt an, was nach Deutschem Strafrecht unter Ausland zu verstehen ist. Er lautet: Ausland im Sinne dieses Strafgesetzes ist jedes nicht zum Deutschen Reich gehörige Gebiet. Da nun das offene Meer kein zum deutschen Reiche gehöriges Gebiet ist, weil es ja dem Herrscherbereich keiner bestimmten Macht untersteht, also freies Gebiet ist, so muss es nach dem Strafgesetzbuch als Ausland angesehen werden. Kriegsunterstützungen aber, die in Luftfahrzeugen mit fremder Flagge von feindlichen und neutralen Privatpersonen im Auslande, soweit dies nicht Okkupationsgebiet oder Kriegsschauplatz

[1]) Für alle strafbaren Kriegsunterstützungen, die im Luftraum über den Küstengewässern vorgenommen werden, treten dieselben Strafgesetze in Kraft, die auf dem Lande unter den gleichen Voraussetzungen anzuwenden sind.

[2]) Vgl. 11. Konvention III. Kapitel in den Protokollen der II. Haager Friedenskonferenz S. 665/66.

ist, vorgenommen werden, können nach deutschem Strafrecht nicht bestraft werden.

Anders wäre es, wenn sie sich auf einem Privatfahrzeug, das die deutsche Flagge trüge, befänden. Als fliegender Bestandteil des Heimatstaates über staatenlosem Gebiete wären alle Kriegsunterstützungen, die dem Feinde von diesem Fahrzeug aus geleistet werden, so zu bestrafen, als ob sie im Inland begangen wären.

Es wird aber in der Praxis nur sehr selten vorkommen, dass feindliche Privatpersonen auf ihren Luftfahrzeugen Kriegsunterstützungen vornehmen, für die sie nach ihrer Ergreifung nicht durch das deutsche Str. G. B. bestraft werden können, weil dies ausserhalb des militärischen Seekriegsschauplatzes geschehen war.

Einmal ist Kriegsverrat feindlicher Privatpersonen auf hoher See wenn überhaupt so nur in ganz beschränktem Umfange möglich, wenn keine Streitkräfte der Gegenpartei sei es im Luftraum oder auf dem Meere zugegen sind, gegen die sich die Handlungen richten können. Ist dies aber der Fall, dann befinden wir uns auf dem militärischen Seekriegsschauplatz, und das Militär-Straf-Gesetzbuch tritt in Kraft.

Sobald nämlich zwei kriegführende Gegner auf dem Meere zusammentreffen, dann gehört dieser Teil des Meeres zum militärischen Kriegsschauplatz.[1]) Zwar können Privatpersonen, solange sie sich nicht an den Kriegsunternehmungen beteiligen, nicht als kriegführende Gegner angesehen werden, machen sie sich aber irgend welcher Kriegsunternehmungen schuldig, dann verlieren sie den Schutz, den sie als Zivilpersonen geniessen. Man wehrt sich gegen sie genau wie gegen die feindliche Heeresmacht. Sie werden zum kriegführenden Gegner, der jedoch keinen Anspruch darauf hat, nach Kriegsgesetzen behandelt zu werden. Es kann ferner selbstverständlich nur dann eine Bestrafung nach deutschem Strafrecht eintreten, wenn man die feindliche Zivilperson,

[1]) S. oben S. 107.

die sich des Kriegsverrates schuldig gemacht hat, auch gefasst hat, und ihr unzweifelhaft die strafbare Handlung nachweisen kann. Nehmen wir an, dass sich feindliche Zivilpersonen in ihren Privatfahrzeugen auf hoher See eines Kriegsverrates schuldig machten, auch ohne dass Streitkräfte des Gegners in der Nähe sind, gegen die sich dieser richtet, so wäre jedenfalls eine sofortige Ergreifung unmöglich. Es wäre also von einem Zufall abhängig, wenn der Zivilluftfahrer später überhaupt in die Hände seines Gegners fiele. Selbst wenn er dann aus irgend einem Grunde festgehalten würde, so würde es in den seltensten Fällen gelingen, ihm einen Kriegsverrat, den er früher einmal begangen hat, nachzuweisen.

b) Behandlung der in Luftfahrzeugen aufgefahrenen Privatpersonen des eigenen Staates.

Würden sich Privatpersonen des eigenen Landes der Kriegshilfe schuldig machen, so wären sie nach § 161 M. Str. G. B. zu bestrafen, wenn sie die kriegsverräterische Handlung auf dem Okkupationsgebiet und nach § 160, wenn sie dieselbe auf dem Kriegsschauplatz, der im Inland, Ausland, oder auf dem Meere liegen kann, begangen hätten. Für diejenigen Handlungen, die sie im Luftraum über dem ausserhalb des militärischen Kriegsschauplatzes aber im Inland gelegenen Landgebiet begangen hätten, wäre auf sie §§ 89, 90 Str. G. B. in Anwendung zu bringen. Es ist hier wiederum gleichgültig, ob sie sich auf eigenen, neutralen oder feindlichen Privatfahrzeugen aufhielten. Sollten sich deutsche[1]) Privatpersonen auf ihren Fahrzeugen, die die deutsche Flagge tragen, im Auslande einer Kriegsunterstützung des Feindes schuldig gemacht haben, so unterstehen sie ebenfalls dem deutschen Strafrecht.

[1]) Sollten sich Ausländer in diesen deutschen Fahrzeugen über ausländischem Gebiet aufhalten, so wären auch diese den deutschen Gerichten zu unterstellen, wenn sie nicht der ausländische Grundstaat seinen Gerichten unterstellt.

Wie oben gezeigt, werden die strafbaren Handlungen, die auf einem Fahrzeug begangen sind, unter die Gerichte des Flaggenstaates gestellt, soweit nicht der ausländische Staat über dessen Gebiet sie sich bewegen, ein Interesse daran hat, die betreffenden Leute seinen Gerichten zur Aburteilung zu unterstellen.

Würden Deutsche dem Feinde im Ausland auf ausländischen Fahrzeugen Kriegshilfe leisten, so wären sie gemäss § 4 Abs. 2 Str. G. B. nach den Strafgesetzen des deutschen Reiches zu verfolgen.

Anhang.

Die friedensrechtlichen Luftfahrtgesetze.

1. Preussen.

Ministerialblatt für die Preussische innere Verwaltung No. 11.

Berlin, 30. November 1910.

Verfügung vom 22. Oktober 1910, betreffend die staatlichen Massnahmen gegenüber den Luftschiffahrten und dem Flugwesen.

Über die Massnahmen, welche staatlicherseits gegenüber den Luftfahrten und dem Flugwesen getroffen werden müssen, schweben zurzeit internationale Verhandlungen, an denen auch Deutschland beteiligt ist. Nach ihrem Abschluss, der zu Ende dieses Jahres zu erwarten ist, sollen zur Erfüllung der internationalen Vereinbarungen und zur Erzielung der auf diesem Gebiete nach Lage der Verhältnisse gebotenen Einheitlichkeit der Bestimmungen vom Reiche gesetzgeberische Massnahmen eingeleitet werden. Die in letzter Zeit sich häufenden Unglücksfälle bei Flugversuchen und Luftschiffahrten, sowie die Zunahme der Flugwettbewerbe und solcher Luftschiffahrten, bei denen Fahrgäste mitgenommen werden, lassen es aber nicht tunlich erscheinen, die reichsgesetzliche Regelung abzuwarten. Vielmehr werden im Interesse der öffentlichen Sicherheit schon jetzt gewisse Massnahmen im Wege der Einwirkung auf die Vereine sowie des Erlasses polizeilicher Anordnungen vorzusehen sein. Hierbei kann freilich nicht unbeachtet bleiben, daß es sich um eine Materie handelt, die einerseits wegen ihrer Neuheit und des Mangels an ausreichenden Erfahrungen besondere Schwierigkeiten bietet, anderseits auch zu möglichster Rücksichtnahme und Schonung der noch im Anfange stehenden Entwicklung nötigt, um weiteren Fortschritten auf dem neu gewonnenen Gebiete keine Hemmungen zu bereiten. Diese Erwägungen werden auch bei der Anwendung und Durchführung der nachstehenden Anordnungen stets im Auge behalten werden müssen. Wie diese Anregungen nach vorherigen Besprechungen und im Einvernehmen mit den Vertretern der die Interessen

des Flugwesens und der Luftschiffahrt wahrnehmenden Vereine zustande gekommen sind, werden die Behörden auch bei ihrer Handhabung auf Fühlung mit den Vereinsorganen Bedacht zu nehmen haben.

Nach Lage der Verhältnisse wird es sich empfehlen, von der Zusammenfassung der Anordnungen in eine mit Strafvorschriften ausgestattete Polizeiverordnung im allgemeinen abzusehen, und soweit nicht die Art der Anordnung den Erlass einer Verordnung erfordert, zu versuchen, ob nicht das Interesse der allgemeinen Sicherheit in ausreichender Weise durch polizeiliche Verfügungen an die in Betracht kommenden Vereine und an Einzelpersonen nach folgenden Grundsätzen gewahrt werden kann.

A. Flugwesen.

1. Flugversuche der nicht mit einem Führer-Prüfungszeugnis ausgestatteten Personen sind ausser an den für diese Zwecke hergerichteten und eingefriedigten Flugplätzen da zuzulassen, wo mit Rücksicht auf die Lage zu den Verkehrsstrassen und dem Umfang des Verkehrs von einer derartigen, nötigenfalls auf bestimmte Tagesstunden begrenzten oder durch gewisse Schutzmassnahmen eingeschränkten Benutzung eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit nicht zu befürchten ist.

2. Flieger, die ein Prüfungszeugnis besitzen, werden im allgemeinen außerhalb der bewohnten Ortschaften überall mit ihrem Flugzeug aufsteigen dürfen, wo aber die besonderen Verhältnisse es erforderlich machen, haben die Polizeibehörden auch über die Grenzen der Ortschaften hinaus einen Bezirk zu bestimmen, in welchem das Aufsteigen ohne Erlaubnis verboten ist.

3. Von einem allgemeinen Verbot des Überfliegens bewohnter Ortschaften ist abzusehen. Die Flieger sind aber vor dem Überfliegen grösserer Ortschaften unter Hinweis auf die hierbei drohenden Gefahren zu warnen. Auch ist ihnen das Überfliegen von Brennstofffabriken, Petroleumlagern, Gasanstalten und ähnlichen feuergefährlichen Anlagen, sowie von Grundstücken, die von elektrischen Hochspannungsleitungen netzartig überzogen sind, zu verbieten.

Flüge über Befestigungen und innerhalb eines Umkreises von 10 km von solchen sind, falls nicht eine schriftliche Erlaubnis der zuständigen militärischen Behörde (Gouvernement, Kommandantur pp.) erteilt ist, zu verbieten. Bei der Landung von Fliegern, die hiergegen verstossen haben, sind sowohl sie selbst als auch Mitfahrende als der Spionage verdächtig anzusehen; ihre Personalien sind festzustellen, und es ist nachzuforschen, ob verdächtige photographische Aufnahmen oder Zeichnungen gemacht worden sind.

4. Eine besondere Kennzeichnung der Flugzeuge soll einstweilen nicht gefordert werden.

5. Alle Personen, welche Flüge, abgesehen von den unter Ziffer 1 verzeichneten Fugversuchen an dazu geeigneten Stellen unternehmen wollen, bedürfen dazu eines „Zeugnisses für Flugzeugführer", welches von dem Vorstande des Deutschen Luftschifferverbandes Berlin W 9, Vosstrasse 21, ausgestellt worden ist. Dieses Zeugnis muß darüber Auskunft geben, mit welcher Art (Typ) von Flugzeugen der Inhaber für befähigt zu fliegen erachtet worden ist. Das Aufsteigen mit einem anderen Typ als dem in dem Führerzeugnis bezeichneten ist zu untersagen, bis der betreffende Flieger die Ausdehnung seines Zeugnisses auf den anderen Typ bei dem Vorstande des Deutschen Luftschifferverbandes eingeholt hat.

6. Von einer Prüfung und Abnahme der Flugzeuge kann vorläufig noch abgesehen werden.

7. Die Polizeibehörden haben namentlich darauf zu achten, dass die Personen, welche Schauflüge und sogen. Passagierflüge (Mitnehmen von unbeteiligten Dritten, Führeraspiranten pp.) ausführen, sich im Besitze des Flugzeugführerzeugnisses (Ziff. 5) befinden.

8. Der Vorstand des Deutschen Luftschifferverbandes wird von jedem Falle der Erteilung, Ausdehnung oder Entziehung des Flugzeugführerzeugnisses dem Polizeipräsidenten in Berlin Mitteilung machen. Bestehen hinsichtlich eines solchen Zeugnisses oder seines Inhabers Zweifel, so hat die Polizeibehörde sich um Auskunft an den Polizeipräsidenten in Berlin zu wenden.

9. Im übrigen ist die Flug- und Sport-Platz-Gesellschaft Berlin-Johannistal in Berlin W 35, Lützowstrasse 89/90, bereit, Auskünfte über Flieger und Flugzeuge zu erteilen.

B. Luftschiffahrt.

a) in Luftschiffen.

1. Der Führer von Luftschiffen, in denen Fahrgäste (unbeteiligte Dritte, Führeraspiranten pp.) mitgenommen werden, müssen sich im Besitze eines von dem Vorstande des Deutschen Luftschifferverbandes ausgestellten „Zeugnisses für Luftschiffführer" befinden. In jedem derartigen Luftschiffe muss mindestens ein durch ein solches Zeugnis anerkannter Führer vorhanden sein. Es ist darauf hinzuwirken, dass möglichst alle an der Führung des Luftschiffes beteiligten Personen, (Höhensteuermann, Seitensteuermann pp.) das Führerzeugnis erworben haben. Das Führerzeugnis muß für den Typ von Luftschiffen ausgestellt sein, welchen der Inhaber bei Fahrten mit Fahrgästen bedienen soll. Ferner muss in einem Luftschiff, das zu solchen Fahrten dient, die mit der Handhabung des Motors betraute Besatzung ihre Befähigung hierfür durch ein Zeugnis nachweisen, das von einem Sachverständigen zur Prüfung von Kraftfahrzeugführern ausgestellt worden ist.

2. Der Veranstalter der Fahrten mit Fahrgästen hat ein der Polizeibehörde auf Verlangen vorzulegendes Revisionsbuch zu führen, in welches der verantwortliche Leiter des Luftschiffes einzutragen hat, wann und wie die einzelnen Teile des Luftschiffes einer Prüfung auf ihre Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit unterworfen worden sind. Das Revisionsbuch ist nach anliegendem Muster (Anlage a) einzurichten. Die Firma, von welcher es bezogen werden kann, wird von dem Deutschen Luftschifferverbande bekannt gemacht werden.

3. Auf die Veranstalter von Fahrten mit Fahrgästen finden die Vorschriften unter A 3 Abs. 2 entsprechende Anwendung.

b) **in Freiballonen.**

1. Die Führer von Freiballonen, in denen Fahrgäste mitgenommen werden, müssen sich im Besitze eines von einem Verein des Deutschen Luftschifferverbandes ausgestellten, von dem Verbandsvorstande visierten Führerzeugnisses befinden.

2. Fahrgäste dürfen bei Fahrten mit Freiballonen nur dann mitgenommen werden, wenn der Führer ein Zeugnis darüber beibringt, daß der Freiballon hinsichtlich des Materials und der Ausstattung einer Prüfung durch einen von der Landespolizeibehörde zu bestimmenden Verein oder Sachverständigen unterzogen worden ist. Dieses Zeugnis hat ein Jahr Gültigkeit. Die zu derartigen Prüfungen ermächtigten Vereine sind aus der Anlage b ersichtlich.

3. Bei dem Aufstiege von Freiballonen zu Fahrten mit Fahrgästen muß ein Beauftragter des zuständigen Vereins oder in dessen Ermangelung ein Beauftragter der Ortspolizeibehörde zugegen sein.

4. Luftschiffer, welche ein Führerzeugnis erwerben oder Fahrten mit Fahrgästen veranstalten wollen, ohne Mitglieder eines dem Deutschen Luftschifferverbande angehörenden Vereins zu sein, haben sich an den Verein ihres Wohnortes, erforderlichenfalls wegen Bezeichnung eines derartigen Vereins an den Vorstand des Deutschen Luftschifferverbandes zu wenden.

C. Fesselballone.

1. Die Führer von Fesselballonen, in denen Fahrgäste mitgenommen werden, müssen sich im Besitze eines von einem Verein des Deutschen Luftschifferverbandes ausgestellten, von dem Verbandsvorstande visierten Führerzeugnisses befinden.

2. Fahrgäste dürfen bei Aufstiegen von Fesselballonen nur dann mitgenommen werden, wenn der Führer ein Zeugnis darüber beibringt, daß der Fesselballon hinsichtlich des Materials und der Ausstattung einer

Prüfung durch einen von der Landespolizeibehörde zu bestimmenden Verein oder Sachverständigen unterzogen, und wenn die Aufstiegstelle von einem Sachverständigen für geeignet befunden worden ist. Die Prüfungsbescheinigung hat ein Jahr Gültigkeit.

3. Vor dem Beginn von Aufstiegen mit Fesselballonen, soweit solche nicht wissenschaftlichen Zwecken dienen, muss eine Besichtigung des Ballons und seines Zubehörs durch einen Beauftragten des zuständigen Vereins oder in dessen Ermangelung durch einen Beauftragten der Ortspolizeibehörde erfolgen.

4. Personen, welche ein Führerzeugnis erwerben, oder Aufstiege mit Fahrgästen veranstalten wollen, ohne Mitglieder eines dem Deutschen Luftschifferverbande angehörenden Vereins zu sein, haben sich an den Verein ihres Wohnortes, erforderlichenfalls wegen Bezeichnung eines derartigen Vereins an den Vorstand des Deutschen Luftschifferverbandes zu wenden.

5. Aufstiege mit Fahrgästen dürfen innerhalb eines Umkreises von 10 Kilometern von Befestigungen nur mit schriftlicher Zustimmung der zuständigen Militärbehörde zugelassen werden. Die Vorschriften unter A 3 Abs. 2 finden entsprechende Anwendung.

D. Allgemeines.

1. Für Ausländer treten an die Stelle der unter A 5, B a 1, b 1 und C 1 erwähnten Zeugnisse die entsprechenden, von dem Vorstande des Deutschen Luftschifferverbandes anerkannten ausländischen Zeugnisse.

2. Die Bestimmungen A, B, C finden keine Anwendung auf die Luftfahrzeuge der Militärverwaltung.

3. Die Polizeibehörden haben von den ihrerseits erlassenen Anordnungen allgemeiner Natur, namentlich von solchen, durch die aus besonderen Gründen das Aufsteigen von Fliegern auch ausserhalb geschlossener Ortschaften verboten oder von einer besonderen Erlaubnis abhängig gemacht wird, sowohl dem Deutschen Luftschifferverbande als auch den in der Anlage (Anlage c) aufgeführten Fachblättern mitzuteilen. Kosten dürfen den Behörden durch die Veröffentlichung der Anordnung in diesen Blättern nicht entstehen.

Berlin, den 22. Oktober 1910.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten
von **Breitenbach.**

Der Minister des Innern I. V.:
Holtz.

2. England.

a) Aerial Navigation Act, 1911.

An act to provide for the protection of the public against dangers arising from the Navigation of Aircraft.
(2nd June 1911.)

Be it enacted by the King's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:

1. A Secretary of State may, for the purpose of protecting, the public from danger, from time to time by order prohibit the navigation of aircraft over such areas as may be prescribed in the order, and, if any person navigates an aircraft over any such area in contravention of any such order, he shall be guilty of an offence under this Act, unless he proves that he was compelled to do so by reason of stress of weather or other circumstances over which he had no control.

Any such order may apply either generally to all aircraft or to aircraft of such classes and descriptions only as may be specified in the order, and may prohibit the navigation of aircraft over any such prescribed area either at all times or at such times or on such occasions only as may be specified in the order, and either absolutely or subject to such excep-

Ein Gesetz zum Schutz des Publikums gegen Gefahren, die durch die Luftfahrzeuge entstehen können.
(2. Juni 1911.)

Es wird hierdurch zum Gesetze erhoben durch seine Majestät den König, nach Anhörung und Einwilligung des Oberhauses und Unterhauses bestimmt:

1. Der Staatssekretär darf zum Zwecke des Schutzes des Publikums gegen Gefahr von Zeit zu Zeit durch Erlasse die Luftfahrt in solchen Zonen verbieten, als in dem Erlass vorgeschrieben sind, und wenn irgend eine Person ein Luftfahrzeug in irgend einer solchen Zone lenkt im Widerspruch mit irgend einer solchen Bestimmung, ist sie schuldig eines Vergehens gegen dieses Gesetz, es sei denn, dass sie beweist, dass sie gezwungen war, so zu handeln infolge Witterungsumstände oder anderer Umstände, über die sie keine Gewalt hatte.

Ein solcher Erlass kann anwendbar sein entweder für alle Luftfahrzeuge oder nur für Luftfahrzeuge solcher Art und Beschreibung als angegeben in dem Erlass, und darf verbieten die Luftfahrt über eine so vorgeschriebene Luftzone entweder für immer oder nur für solche Zeiten oder solche Gelegenheiten als in dem Erlass angegeben

tions or conditions as may be so specified.

2. If any person is guilty of an offence under this Act, he shall be liable on conviction on indictment or on summary conviction to imprisonment for a term not exceeding six months, or to a fine not exceeding two hundred pounds, or to both such imprisonment and fine.

Any person aggrieved by a summary conviction under this Act may, in England or Ireland, appeal to a court of quarter sessions, and in Scotland in like manner as in the case of a conviction under the Motor Car Act, 1903, as provided by section eigtheen of that Act.

3. This Act may be cited as the Aerial Navigation Act 1911.

sind, und entweder ganz allgemein oder solchen Ausnahmen oder Bedingungen unterworfen, als angegeben ist.

2. Wenn eine Person schuldig ist eines Vergehens gegen dieses Gesetz und für schuldig erklärt wird durch Überführung, wird sie bestraft mit Gefängnis für eine Zeit bis höchstens 6 Monate oder mit einer Geldbusse nicht übersteigend 200 £ oder zu beidem, Gefängnis und Geldbusse.

Wenn irgend eine Person laut dieses Gesetzes für schuldig erklärt ist, darf sie in England oder Irland appellieren an einen Friedensgerichtshof und in Schottland in gleicher Weise wie im Falle eines Vergehens gegen das Motorwagengesetz, 1903, wie vorgesehen durch Abteilung 18 jenes Gesetzes.

3. Dieses Gesetz kann genannt werden Luftfahrtgesetz 1911.

b) Aerial Navigation Act, 1913.

An Act to amend the Aerial Navigation Act 1911.
(14th February 1913).

Be it enacted by the King's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:

1. The purposes, for which a Secretary of State may make orders prohibiting the navigation of aircraft over prescribed areas under the Aerial

Ein Gesetz zur Verbesserung der Aerial Navigation Act 1911.
(14. Februar 1913.)

Es sei beschlossen durch des vortrefflichsten Königs Majestät, durch und mit dem Rat und der Zustimmung der geistlichen und weltlichen Herren und dem Unterhaus in der Gegenwart des versammelten Parlaments und durch die Autorität desselben.

1. Die Absichten, für die ein Staatssekretär Befehle erlassen kann, welche die Luftfahrt nach vorgeschriebenen Bezirken unter

Navigation Act, 1911, shall include the purposes of the defence or safety of the realm, and, where an order is made for those purposes, the area prescribed may include the whole or any part of the coastline of the United Kingdom and the territorial waters adjacent thereto.

The power of the Secretary of State under the said Act shall include power by order to prescribe the areas within which aircraft coming from any place outside the United Kingdom are to land and the other conditions to be complied with by such aircraft, and, if any person contravenes any of the provisions of any such order, he shall be guilty of an offence under the said Act unless he proves that he was compelled to do so by reason of stress of weather or other circumstances over which he had no control.

2. If an aircraft flies or attempts to fly over any area prescribed under this Act for the purposes of the defence or safety of the realm, or, in the case of an aircraft coming from any place outside the United Kingdom, fails to comply with any of the conditions as to landing prescribed by an order under the last foregoing section, it shall be lawful for any officer designated for the purpose by regulations made by the Secretary of State, to cause such signal as may be prescribed by those regulations to be given, and, if after such signal has been given the

der Aerial Navigation Act 1911 verbieten können, sollen die Zwecke der Verteidigung oder Sicherheit des Königreiches einschliessen, und wo ein Befehl zu diesem Zweck gemacht ist, darf der vorgeschriebene Bezirk die ganze oder irgend einen Teil der Küste des geeinigten Königreiches einschliessen und die angrenzenden Wassergebiete dazu.

Die Macht des Staatsministers soll nach der genannten Note die Macht einschliessen, Bezirke vorzuschreiben, auf welchen ein Luftfahrzeug, das von einem Ort ausserhalb des vereinigten Königreiches kommt, landen soll und die anderen Bedingungen, denen solch ein Luftfahrzeug nachkommen soll, und wenn irgend eine Person einer Verfügung eines solchen Befehles zuwiderhandelt, soll sie eines Vergehens nach der genannten Acte beschuldigt werden, wenn sie nicht beweist, dass sie gezwungen war, so zu handeln wegen des Luftdruckes oder anderer Umstände, über die sie keine Kontrolle hat.

2. Wenn ein Luftfahrzeug über einem zur Verteidigung oder Sicherheit des Königreichs vorgeschriebenen Bezirk nach dieser genannten Note fliegt, oder versucht zu fliegen, oder wenn ein Luftfahrzeug aus einem anderen Ort ausserhalb des vereinigten Königreichs kommt, und unterlässt einer dieser Bedingungen nachzukommen, um vorgeschrieben zu landen nach dem letzten vorhergegangenen Abschnitt, soll es für einen Offizier, der zu diesem Zweck bestimmt ist, erlaubt sein durch Vorschriften, die vom Minister ge-

aircraft fails to respond to the signal by complying with such regulations as may be made by the Secretary of State prescribing the action to be taken on such a signal being given, it shall be lawful for the officer to fire at or into such aircraft and to use any and every other means necessary to compel compliance, and every and any such officer and every other person acting in his aid and by his direction shall be and is hereby indemnified and discharged from any indictment, penalty, action, or other proceeding for so doing.

3. This Act may be cited as the Aerial Navigation Act, 1913; and the Aerial Navigation Act, 1911, and this Act may be cited together as the Aerial Navigation Acts 1911 and 1913.

macht sind, solch ein Signal zu veranlassen, wie es durch noch zu gebende Vorschriften bestimmt sein müsste, und, wenn nach einem solchen gegebenen Zeichen das Luftfahrzeug es unterlässt auf das Signal zu antworten, indem man sich nach solchen Vorschriften richtete, wie sie vom Minister gemacht sein müssten, die Handlung vorschreibend, die man auf ein solch gegebenes Zeichen machen müsste, so soll es dem Offizier erlaubt sein, auf oder in das Luftfahrzeug zu feuern und alle anderen nötigen Mittel zu gebrauchen, um die Willfährigkeit zu erzwingen, und jeder Offizier und jede andere Person, die zu seiner Hilfe und nach seiner Anweisung handelt, soll und ist hiermit gegen jede Strafe sichergestellt und freigesprochen von jeder Anklage, Strafe oder anderem gerichtlichen Verfahren.

3. Diese Note kann das Luftfahrtgesetz 1913 genannt werden. Das Luftfahrtgesetz 1911 und diese Note können zusammen die Luftfahrtgesetze 1911 und 1913 genannt werden.

c) Statutory Rules and Orders. 1913, Nr. 228.

Aerial Navigation.

Orders Made by the Secretary of State, dated March 1. 1913 under the Aerial Navigation Acts, 1911 (1 & 2 Geo. 5. c. 4) and 1913 (2 & 3 Geo. 5. c. 22).

In pursuance of the powers conferred on me by the Aerial Navigation Acts, 1911 and 1913, I hereby make, for the purposes of the safety and

Vorschriften, erlassen durch den Staatssekretär unter dem 1. März 1913 bezüglich des Luftfahrtgesetzes 1911 und 1913.

Infolge der Ermächtigung, die mir zuerkannt wurde, durch die Luftfahrtgesetze 1911 und 1913 erlasse ich hierdurch zum Zwecke der

defence of the realm, the following Orders:

1. Prohibited Areas.

I prohibit the navigation of aircraft of every class and description over the areas described in Schedule I to these Orders (herein-after referred to as „prohibited areas").

2. Portions of the Coastline prohibited to Aircraft from Abroad.

I prohibit the navigation of aircraft coming from any place outside the United Kingdom over the whole of the coastline of the United Kingdom and the territorial waters adjacent thereto except such portions of the coastline with the territorial waters adjacent thereto as are described in Schedule II. to these Orders.

3. Landing areas for aircraft from Abroad.

I prescribe the areas mentioned in Schedule III. to these Orders (herein. after referred to as „prescribed landing areas") to be the areas within which aircraft coming from any place outside the United Kingdom shall land; and I prohibit the navigation of such aircraft over any other part of the United Kingdom until after they have landed in one of the said landing areas and have complied with the conditions herein-after set forth.

Sicherheit und der Verteidigung des Königreiches die folgenden Bestimmungen:

1. Verbotene Luftzonen.

Ich verbiete die Luftfahrt jeder Art und jeder Beschreibung über den Luftzonen, die angegeben sind in Aufstellung I dieser Bestimmungen (späterhin genannt „verbotene Luftzonen".)

2. Teile der Küstenlinie, die verboten sind für die Luftfahrzeuge, die vom Auslande kommen.

Ich verbiete die Luftfahrt, die von irgend einem Platz ausserhalb des vereinigten Königreiches kommt, über der gesamten Küstenlinie des vereinigten Königreiches und den territorialen Gewässern, die hieran angrenzen, mit Ausnahme solcher Teile der Küstenlinie und deren angrenzenden Gewässern, die beschrieben sind in Aufstellung 2 dieser Bestimmungen.

3. Landungszonen für Luftfahrzeuge, die von ausserhalb kommen.

Ich schreibe vor, dass die Luftzonen, erwähnt in Aufstellung 3 dieser Bestimmungen (späterhin genannt „vorgeschriebene Landungszonen") diejenigen Zonen sein sollen, innerhalb welcher Luftfahrzeuge, welche von irgend einem Platze ausserhalb des vereinigten Königreiches kommen, landen müssen, und ich verbiete die Luftfahrt über irgend einem anderen Teil des vereinigten Königreiches, bis dass sie gelandet sind in einer der erwähnten Landungszonen, und erfüllt haben die Bedingungen, die jetzt folgen.

4. The conditions imposed on Aircraft from Abroad.

I prescribe the following conditions to be complied with by aircraft coming from any place outside the United Kingdom: 1) The person in charge of an airship, before commencing a voyage to the United Kingdom, shall apply for a clearance to a duly authorised British consular officer in the country from which the voyage is to be commenced, and he shall not enter the United Kingdom until at least 48 hours after such consular officer has issued the clearance to him.

In the application (of which three copies must be supplied) he shall state accurately the following particulars:

1. Name and registered number (if any) of airship.
2. Type of airship.
3. Name, nationality, and place of residence of the owner, of the person in charge, and of every member of the crew, and name, profession, nationality, and place of residence of every passenger (if any).
4. Nature of cargo, if any.
5. Approximate time of departure.
6. Place of departure.
7. The intended landing place in the United Kingdom (which

4. Die Bedingungen, die den Luftfahrzeugen auferlegt werden, die von ausserhalb kommen.

Ich schreibe folgende Bedingungen vor, die zu erfüllen sind durch Luftfahrzeuge, die von irgend einem Platze ausserhalb des vereinigten Königreiches kommen. Die Person, deren Obhut ein Luftschiff anvertraut ist, muss, ehe sie eine Reise nach dem vereinigten Königreiche unternimmt, bei dem dazu ermächtigten britischen Konsul des Landes, in welchem die Reise beginnt, einen Ausweis erbitten, und sie darf nicht in das vereinigte Königreich kommen, bis wenigstens 48 Stunden verlaufen sind, nachdem ein solcher Konsularbeamter ihr den Ausweis ausgestellt hat.

In dem Ausweis, von welchem 3 Ausfertigungen gemacht werden müssen, muss sie genau die folgenden Einzelheiten angeben:

1. Name und eingetragene Nummer, wenn vorhanden, des Luftschiffes.
2. Type des Luftschiffes.
3. Name, Nationalität und Wohnplatz des Eigentümers oder der Person, deren Obhut das Schiff anvertraut ist, sowie von jedem Mitglied der Mannschaft Name, Beruf, Nationalität und Wohnplatz von jedem Passagier, wenn vorhanden.
4. Art der Ladung, wenn vorhanden.
5. Geschätzte Zeit der Abfahrt.
6. Ort der Abfahrt.
7. Der beabsichtigte Landungsplatz im vereinigten König-

must be within one of the prescribed landing areas.

8. Proposed destination.
9. Object of voyage.

No change shall be made in the arrangements stated in the application unless either notice has been given to the consular officer before the clearance is issued or his consent in writing is afterwards obtained.

A person in charge of an aeroplane shall, before commencing a voyage to the United Kingdom, send notice to the Home Office stating 1) the proposed landing place, which must be within one of the prescribed landing areas; 2) the approximate time of arrival, and 3) his own name and nationality. The notice which may be sent by letter or telegram must be despatched so as to reach the Home Office at least 18 hours before be enters the United Kingdom.

No person in any aircraft entering the United Kingdom shall carry or allow to be carried in the aircraft.

a) Any goods the importation of which is prohibited by the law relating to customs.

b) Any goods chargeable upon importation into the United Kingdom with any duty of Customs except such small quantities as have been placed on board at the place of departure as

reich (dieser muss sein innerhalb einer der vorgeschriebenen Landungsplätze).

8. Bestimmungsort.
9. Zweck der Reise.

Keine Änderung darf gemacht werden in der Anordnung, die angegeben ist in dem Ausweis, es sei denn, dass irgend eine schriftliche Bemerkung durch den Konsularbeamten zu geben ist, ehe der Ausweis ausgegeben wurde, oder seine Zustimmung schriftlich auf der Rückseite enthalten ist.

Eine Person, der ein Flugzeug anvertraut ist, muss, ehe sie eine Reise nach dem vereinigten Königreich unternimmt, dem Ministerium des Innern Mitteilung machen, angebend 1) den beabsichtigten Landungsplatz, welcher sein muss innerhalb einer der vorgeschriebenen Landungszonen. 2) die vermutliche Zeit der Ankunft und 3) ihren eigenen Namen und Nationalität. Diese Mitteilung, welche durch Brief oder durch Telegramm gesandt werden kann, muss so abgesandt werden, dass sie das Ministerium des Innern mindestens 18 Stunden vor ihrer Ankunft in das vereinigte Königreich erreicht.

Keine Person in irgend einem Luftfahrzeug, welches in das vereinigte Königreich hineinkommt, darf führen, oder ist erlaubt zu führen im Luftfahrzeug: a) irgendwelche Waren, deren Einfuhr durch die Zollgesetze verboten ist; b) irgendwelche Waren, deren Einfuhr innerhalb des vereinigten Königreichs zwar erlaubt, aber die mit Zollgebühren belastet sind mit Aus-

being necessary for the use during the voyage of the persons conveyed therein.

c) Any photographic apparatus carrier or homing pigeons, explosives or firearms.

d) Any mails.

The person in charge of any aircraft shall, on landing a) report personally to the authorised officer and in the case of an airship present the clearance to him; b) fill up and hand to the authorised officer an arrival report in the form prescribed in Schedule IV.

The person in charge of the aircraft shall not continue his voyage until he has obtained a permit from the authorised officer, for which a fee of 3 £ will be payable in case of an airship and 1 £ in case of an aeroplane.

He shall in his subsequent voyage, unless exempted by the terms of the permit, comply with the following conditions:

a) In the case of an airship, at least one British representative approved by the authorised officer shall be carried in the aircraft.

b) No photographic or wireless apparatus, carrier or homing pigeons, explosives, or firearms shall be carried.

nahme solcher kleinen Mengen, welche man am Ort der Abreise an Bord genommen hat, die nötig sind für den Gebrauch während der Reise für die Personen, die darin befördert werden; c) irgendwelche photographische Apparate, Brief- oder Haustauben, Explosivstoffe oder Feuerwaffen; d) irgendwelche Poststücke.

Die Person, deren Obhut ein Luftfahrzeug anvertraut ist, muss beim Landen a) persönlich Bericht erstatten dem befugten Beamten und im Falle eines Luftschiffes ihm den Ausweis vorlegen. b) Ausfüllen und unterzeichnen für den ermächtigten Beamten einen Ankunftsbericht in der Form vorgeschrieben in Aufstellung 4.

Die Person, mit der Obhut eines Luftfahrzeuges betraut, darf ihre Reise nicht fortsetzen, bis dass sie von dem ermächtigten Beamten eine Erlaubnis erhalten hat. Für diese Erlaubnis ist eine Gebühr von 3 £ zu bezahlen, wenn es sich um ein Luftschiff handelt und 1 £ im Falle eines Flugzeuges.

Er muss bei seiner Weiterreise, es sei denn, dass dies durch die Erlaubnis anders bestimmt ist, folgende Bedingungen erfüllen:

a) Im Falle eines Luftschiffes muss wenigstens ein britischer Staatsangehöriger angewiesen durch den befugten Beamten, in dem Luftfahrzeug mitgeführt werden.

b) Keine photographischen, oder Apparate für drahtlose Telegraphie, Brief- oder Haustauben, Explosivstoffe, oder Feuerwaffen befördert werden.

c) No mails shall be carried.

d) The journey shall be effected within the time and by the route specified in the permit.

e) The pilot shall carry his certificate and shall produce it when required.

f) The aircraft, before quitting the United Kingdom, shall descend in one of the prescribed landing areas and report to the authorised officer.

g) If any of the terms of the permit cannot be fulfilled owing to accident, stress of wheater, or other unavoidable cause, the aircraft shall comme to ground at the earliest opportunity, and the person in charge shall forthwith report by telegram, to the Home Office.

No exemption from these conditions shall be given except with the previous authority of the Home Office.

The term „authorised officer" means an officer appointed by a Secretary of State for the purposes of this Order. Except where the autorised officer is specified in the clearance, the person in charge of the aircraft must ascertain by telegraphing to the Home Office or otherwise, the name and address of the officer to whom he should report.

c) Keine Poststücke dürfen befördert werden.

d) Die Landreise muss ausgeführt werden innerhalb der Zeit und des Weges, der in der Erlaubnis angegeben ist.

e) Der Führer muss seinen Befähigungsnachweis bei sich führen und denselben vorzeigen, wenn es verlangt wird.

f) Das Luftfahrzeug muss, bevor es das vereinigte Königreich verlässt, niedergehen in einer der vorgeschriebenen Landungszonen und dem befugten Beamten Bericht erstatten.

g) Wenn irgend eine der Bedingungen der Erlaubnis nicht erfüllt werden kann, es sei infolge Unfalles, widriger Witterungsumstände, oder anderer unabwendbarer Ursachen, muss das Luftfahrzeug bei nächster Gelegenheit niedergehen und die mit der Obhut des Schiffes betraute Person muss telegraphisch dem Ministerium des Innern Bericht erstatten.

Es kann keine Ausnahme von diesen Bedingungen zugelassen werden, es sei denn, dass das Ministerium des Innern hierzu vorher Erlaubnis erteilt hat.

Der Ausdruck „befugter Beamter" bezeichnet einen Beamten bestimmt durch den Staatssekretär zum Zweck der Befolgung dieser Bestimmungen, ausgenommen in dem Falle, wo der befugte Beamte in dem Ausweis genannt ist, muss die Person, deren Obhut das Luftfahrzeug anvertraut ist, telegraphisch bei dem Ministerium des Innern anfragen nach dem Namen

5. Foreign Naval and Military aircraft.

Foreign naval or military aircraft shall not pass over or land within any part of the United Kingdom or the territorial waters thereof except on the express invitation, or with the express permission previously obtained, of His Majesty's Government. Such aircraft shall enjoy such exemptions from the foregoing Orders and be subject to such special conditions as may be specified in the invitation or permission.

6. British Naval and Military aircraft.

The foregoing Orders shall not apply to naval or military aircraft belonging to or employed in the service of His Majesty.

7. British aircraft Returning to the United Kingdom.

The conditions prescribed by the foregoing Order No. IV. to be complied with by aircraft coming from places outside the United Kingdom, shall not apply to an aircraft which commenced its voyage from and is returning to the United Kingdom provided:

a) the owner, the person in charge, and crew are British subjects;

und der Adresse des Beamten, dem er Bericht erstatten muss.

5. Ausländische See- oder Militärluftfahrzeuge.

Ausländische See- oder Militärluftfahrzeuge dürfen nicht passieren über oder landen in irgend einem Teil des vereinigten Königreiches oder der territorialen Gewässer mit Ausnahme einer besonderen Einladung, oder mit der besonderen Erlaubnis der Kgl. Regierung, die vorher eingeholt werden muss. Ein solches Luftfahrzeug muss von den vorstehenden Bestimmungen besonders ausgenommen werden und solchen besonderen Bedingungen unterworfen werden, als in der Einladung oder Erlaubnis angegeben sind.

6. Britische See- und Militärluftfahrzeuge.

Vorstehende Bestimmungen sind nicht anzuwenden auf See- oder Militärluftfahrzeuge, die gehören oder gebraucht werden im Dienste Sr. Majestät.

7. Britische Luftfahrzeuge, die nach dem vereinigten Königreich zurückkehren.

Die Bedingungen, die durch die vorhergehenden Bestimmungen unter No. 4 zu erfüllen sind durch Luftfahrzeuge, die von Plätzen ausserhalb des vereinigten Königreiches kommen, sind nicht anwendbar auf ein Luftfahrzeug, welches seine Reise begonnen hat von und zurückkehrte nach dem vereinigten Königreich. Vorausgesetzt,

a) dass der Eigentümer, die mit der Führung beauftragte Person

b) Notice is given to the Home Office before or immediately after the outward voyage is made;

c) the return voyage is made within 30 days of the departure from the United Kingdom;

d) at least 18 hours notice of the return voyage is given to the Home Office stating the intended landing place (which must be in one of the prescribed landing areas) and the approximate time of arival.

8. Exemptions.

The Secretary of State may, for special reasons, grant exemptions from any or all of the foregoing orders to persons recommended for such exemptions by the Admiralty, War Office, or other public departement.

9. Saving.

Nothing in the foregoing orders shall be construed as conferring on a person navigating an aircraft any right to land in any place as against the owner of the land or other persons interested therein, or as affecting the rights or remedies of any person in respect of any injury to person or property caused by any aircraft.

Home Office, Whitehall.
Ist March 1913.

und Mannschaft britische Untertanen sind.

b) Dem Ministerium des Innern vor oder, nach der auswärtigen Reise Mitteilung gemacht ist.

c) Die Rückreise gemacht ist innerhalb 30 Tage nach der Abreise aus dem vereinigten Königreich.

d) Wenigstens 18 Stunden vor der Rückkehr dem Ministerium des Innern Mitteilung gemacht wurde, der beabsichtigte Landungsplatz angegeben ist, welcher in einer der vorgeschriebenen Landungszonen sein muss und die vermutliche Zeit der Ankunft.

8. Ausnahmen.

Der Staatssekretär darf aus besonderen Gründen Ausnahmen zulassen von irgendwelchen oder allen vorhergehenden Bestimmungen an Personen, die für solche Ausnahmen empfohlen werden durch die Admiralität, das Kriegsministerium, oder ein anderes öffentliches Ministerium.

9. Vorbehalt.

Keine der vorstehenden Bestimmungen darf ausgelegt werden, um zu erteilen einer luftfahrenden Person das Recht, an irgend einem Platz zu landen, als auch gegen den Besitzer des Landes oder andere dabei interessierte Personen, oder zum Angreifen der Rechte, oder zum Beanspruchen der Hilfe von irgend einer Person oder irgend eines Eigentümers, verursacht durch ein Luftfahrzeug.

R. McKenna,
One of His Majesty's Principal Secretaries of State.

Schedule I.

Prohibited Areas.

Each of the places named or described in the following list, with the land and territorial waters surrounding such place to a distance of three geographical miles in all directions from its boundary, shall be a prohibited area for the purposes of the foregoing Order No. 1.

Kirkwall Town.
Flotta, Island of.
Thurso Town.
Cromarty Ness.
Invergordon Pier.
Aberdeen Wireless Station.
Montrose Town.
Broughty Ferry Castle.
Inchkeith Island.
Rosyth Dockyard.
Pitfirrane Park.
Parkeston Quay.
Ipswich Wireless Station.
Shoeburyness Church.
Fobbing Church.
Tilbury Fort.
Purfleet Railway Station.
Barking Creek Mouth.
Waltham Abbey Railway Station.
Enfield Lock Railway Station.
Chatam Dockyard
Teapot Hard.
Chattenden Farm.
Allhallows Church.
Grain Martello Tower.
Sheerness Dockyard.
Dover Castle.
Archcliffe Fort.
Lydd Railway Station.
Newhaven Station, Harbour Jetty.

Verbotene Luftzonen.

Jeder von den Plätzen genannt oder beschrieben in der folgenden Liste zuzüglich des Landes und der territorialen Gewässer, die um einen solchen Platz herumliegen bis zu einem Abstand von drei geographischen Meilen nach jeder Richtung hin von ihrer Grenze ab wird eine verbotene Luftzone sein im Sinne der vorstehenden Bestimmung No. 1.

Forth Bridge.
Tynemouth, North Pier Lighthouse.
Elswick Railway Station.
Cleethorpes Wireless Station.
Louth Railway Station.
Wroxham Broad (Norfolk).
Weedon Railway Station. (Northamptonshire.)
Landguard Point, Breakwater. (Felixstowe.)
Fareham Railway Station.
Culver Cliff, Naval Signal Station.
Needles Lighthouse.
Southampton Docks.
Marchwood Park.
Hurst Castle.
Osmington Church.
Weymouth Pier.
Portland Convict Prison.
Turnchapel Railway Station.
Plymstock Railway Station.
Keyham Dackyard.
Devonport Dockyard.
Saltash Railway Bridge-Penlee Point.
Thorn Island (Milford Haven).
Pembroke Wireless Station.
Old Milford Railway Station.
St. Ann's Head.
Barrow-in-Furness Town-Hall.

Fort Cumberland.
Spithead: namely, the space between a line from Lee-on-Solent Pier to Wootton Point and a line from Southsea Castle to Seaview Pier.
Portsmouth Dockyard.
Cosham Railway Station.
Stevenston Railway Station.
Greenock Pier.
So much of Loch Long as lies north of a line drawn due east from Knap Point.
Carrickfergus Railway Station.
Grey Point.
Spike Island.
Haulbowline Dockyard.

Schedule II.

Portions of the Coastline not prohibited to aircraft form abroad.

The following portions of the coastline, including in each case the seaward boundary of the places named, are excepted from the prohibition imposed by Order No. 2 on aircraft coming from places outside the United Kingdom:

Teile der Küstenlinie, die für die Luftfahrzeuge, die von ausserhalb kommen, nicht verboten sind.

Die folgenden Teile der Küstenlinie einschliessend in jedem Falle die Seeseitengrenze der genannten Plätze sind ausgenommen von dem Verbot angegeben in Bestimmung No. 2 für Luftfahrzeuge kommend von Plätzen ausserhalb des vereinigten Königreiches:

From Fraserburgh to the Ythan River.
From Holy Island to Hewbiggin.
From Sutton (Lincolnshire) to Holkam (Norfolk).
From Stansgate Abbey on the Blackwater to Burnham-on-Crouch.
From Margate to Walmer.
From Rye to Eastbourne.
From Hove to Bognor.
From Bridport to Dawlish.

Schedule III.

Prescribed landing areas.

The areas bounded towards the sea by the portions of the coastline specified in Schedule II. and extending in each case to a distance of five geographical miles inland.

Vorgeschriebene Landungsplätze.

Die Luftzonen befindlich bei den Teilen der Küstenlinie aufgestellt in Aufstellung 2, dehnen sich aus in jedem Falle auf eine Entfernung von 5 geographischen Meilen landeinwärts.

Schedule IV.

Form of Arrival Report.

Name and registered number (if any) of aircraft . . . .

Description of aircraft, type, h. p. of engines, capacity of envelope, date of envelope and engines, number of crew, number of passengers, nature of cargo, including personal baggage and goods of every description carried, quantity of petrol or other liquid fuel on board, capacity of fuel tanks.

Name and nationality and place of residence of owner.

Person in charge crew.

Name, profession, and place of residence of passengers (if any).

Place of departure.

Proposed destination and route.

Object of voyage.

Duration of voyage.

Number of pilot's certificate.

Formular eines Ankunftberichtes.

Name und eingetragene Nummer des Luftfahrzeuges.

Beschreibung des Luftfahrzeuges, Type, Pferdekraft der Maschinen, Kapazität der Umhüllung, Datum der Umhüllung und der Maschinen, Anzahl der Mannschaften, Anzahl der Passagiere, Art der Ladung einschliesslich persönliches Gepäck und mitgeführte Waren jeder Art, Inhalt des Petroleums oder einer anderen Flüssigkeit an Bord, Kapazität der Flüssigkeitsbehälter.

Name und Nationalität und Wohnort des Besitzers,

der mit der Obhut betrauten Person und Mannschaft.

Name, Beruf und Wohnplatz von Passagieren (wenn vorhanden).

Ort der Abreise.

Bestimmungsort und Weg.

Zweck der Reise.

Dauer der Reise.

Nummer des Befähigungsnachweises des Führers.

Notice.

Any person navigating an aircraft in contravention of the foregoing Orders is liable on conviction to imprisonment for six months or to a fine of 200 or to both imprisonment and fine.

Any aircraft which flies or attempts to fly over a prohibited area, and any aircraft coming from a place outside the United Kingdom which flies or attempts to fly over a prohibited portion of the coastline or fails to comply with the conditions as to lan-

Bemerkung.

Jede luftfahrende Person, die zuwiderhandelt den vorstehenden Bestimmungen, ist schuldig einer Gefängnisstrafe von 6 Monaten, oder einer Geldbusse bis 200 £ oder beides.

Jedes Luftfahrzeug, welches fliegt, oder zu fliegen versucht über ein verbotenes Terrain und jedes Luftfahrzeug, das von einem Platz ausserhalb des vereinigten Königreiches kommt, welches fliegt oder versucht zu fliegen über einem

ding prescribed in the foregoing Order No. 3 is liable to be fired on in accordance with Section 2 of the Aerial Navigation Act, 1913, and the Regulations made thereunder.

If any person in any aircraft is anywhere guilty of any act of espionage within the provisions of Section 1 of the Official Secrets Act 1911, he is liable to seven years' penal servitude.

verbotenen Teil der Küstenlinie, oder unterlässt zu erfüllen die Bedingungen, die für die Landung vorgeschrieben sind in der vorstehenden Bestimmung No. 3, kann beschossen werden gemäss Abteilung 2 des Luftfahrtgesetzes von 1913 und der Bestimmungen, die dafür gemacht sind.

Wenn irgend eine Person in irgend einem Luftfahrzeug sich eines Spionageaktes schuldig macht im Sinne der Abteilung 1 des Spionagegesetzes von 1911, ist sie zu bestrafen mit 7 Jahren Zwangsarbeit.

Statutory Rules and Orders, 1913, Nr. 243.

Aerial Navigation.

Regulations made by the Secretary of State, dated March 1, 1913, as to the signals to be made and action to be taken under section 2 of the aerial navigation Act. 1913 (2 & 3 Geo. 5 c. 22).

In pursuance of the powers conferred on me by Section 2 of the Aerial Navigation Act, 1913, I hereby make the following regulations:

1. The officer to give the signals and take the action mentioned in the said section shall be a commissioned officer in His Majesty's Naval or Military Forces.

2. The signals which may be given when an aircraft flies or attempts to

Regelung durch den Staatssekretär vom 1. März 1913 bezüglich der zu gebenden Signale und Handlungen laut Abteilung 2 des Luftfahrtgesetzes 1913.

Infolge der Macht, mir zuerkannt laut Abteilung 2 des Luftfahrtgesetzes 1913, erlasse ich hierdurch die folgenden Bestimmungen.

1. Der Beamte, der die erwähnten Signale gibt und die erwähnten Handlungen ausführt die in genannter Abteilung angegeben sind, wird ein beauftragter Beamter seiner Majestät See- oder Militärstreitkräfte sein.

2. Die Signale, welche gegeben werden können, wenn ein Luftfahrzeug

fly over any of the prohibited areas, or when an aircraft coming from a place outside the United Kingdom flies or attempts to fly over any prohibited portion of the coastline or fails to comply with any of the conditions as to landing prescribed by the Orders made by the Secretary of State under the said Act shall be as follows:

fliegt oder versucht zu fliegen über irgend eine der verbotenen Luftzonen, oder wenn ein Luftfahrzeug, das von irgend einem Platz ausserhalb des vereinigten Königreiches kommt, fliegt oder versucht zu fliegen über irgend einen verbotenen Teil der Küstenlinie, oder unterlässt irgend eine der Bedingungen, die für die Landung vorgeschrieben sind durch die Bestimmungen, erlassen durch den Staatssekretär nach dem genannten Gesetz, zu erfüllen (die Signale werden sein die folgenden):

By day: three discharges at intervals of not less than ten seconds of a projectile showing smoke on bursting.

Am Tage 3 Salven in Zwischenräumen von nicht weniger als 10 Sekunden durch ein Projektil, welches beim Explodieren Rauch zeigt.

By night: three discharges at intervals of not less than ten seconds of a projectile showing red stars or red lights.

In der Nacht 3 Salven in Zwischenräumen von nicht weniger als 10 Sekunden von einem Projektil, das einen roten Schweif oder rotes Licht zeigt.

3. On such signal being given, the aircraft shall immediately land at the nearest practicable spot; provided that, if it be approaching or flying over any prohibited area, it shall not in descending advance further towards or into the area.

3. Nachdem ein solches Signal gegeben ist, muss das Luftfahrzeug sofort landen bei dem nächsten dazu passenden Ort vorausgesetzt, dass, wenn es sich nähert, oder fliegt über eine verbotene Luftzone, es nicht herabfällt vor oder innerhalb der Luftzone.

4. If an airship is unable to land immediately in response to the signal owing to stress of wheater, fog, breakage of machinery, or other unavoidable cause, ist shall make the following signal:

4. Wenn ein Luftfahrzeug unfähig ist zu landen unmittelbar als Antwort auf das Signal infolge Witterungsumstände, Nebel, Maschinenbruch oder anderer unabwendbarer Ursachen, muss es die folgenden Signale geben:

By day: show, from, the place where they can be most clearly seen from below, a red triangular flag

Am Tage: Zeigen von dem Ort, wo es von unten am deutlichsten gesehen werden kann, einer roten

together with two black balls superimposed vertically one above the other;

By night: wave a withe light at the same time extinguishing the side lights; and it shall, as soon as possible, land at the nearest practicable spot in the United Kingdom.

dreieckigen Fahne zugleich wit zwei schwarzen Kugeln daraufgelegt vertikal eine über der anderen.

In der Nacht: Schwenken eines weissen Lichtes und zu derselben Zeit auslöschend die beiden Seitenlichter, und es muss sobald als möglich landen an dem nächsten dazu tauglichen Ort in dem vereinigten Königreiche.

Home Office Whitehall,
Ist March 1913.

R. McKenna,
One of His Majesty's Principal
Secretaries of State.

3. Italien.

Anno 1912, Num. 689.

Legge 30 giugno 1912, riguardante la erogazione delle somme offerte dalla nazione per l'incremento della flotta aerea. (Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell' 8 luglio 1912 u. 160).

Gesetz vom 30. Juni 1912 betreffend die Verteilung der Summen, die durch die Nation zwecks Vermehrung der Luftflotte dargeboten wurden. (Veröffentlicht in der Staatszeitung vom 8. Juli 1912.

Vittorio Emanuele III per grazia di Dio e per volontà della Nazione Re D'Italia.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato; Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue.

Articolo unico.

Le somme che il Governo del Re riceverà dal Comitato centrale „per la flotta aerea d'Italia" incaricato di raccogliere offerte da cittadini e corpi morali per lo incremento della flotta aerea, saranno versate in tesoreria, con imputazione ad uno speciale capitolo dello stato di previsione della entrata, ed inscritte, son decreto del ministro del tesoro, in un apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra.

Per la erogazione delle dette somme saranno osservate le norme date col R. decreto 3 ottobre 1911 n. 1106, sanzionato con legge 4 aprile 1912, n. 306, dando, per quanto è possibile, preferenza all' industria nazionale.

Viktor Emanuel III. durch die Gnade Gottes und durch den Willen der Nation König von Italien!

Nachdem Senat und Deputierten-Kammer genehmigt haben, haben wir gut gehiessen und veröffentlichen was folgt:

Die Summen, welche die Regierung des Königs vom „Centralcomité" für die Luftflotte Italiens" empfangen wird, welches Komité beauftragt ist, die Gaben der Bürger und Körperschaften für die Vergrösserung der Luftflotte einzusammeln, werden in das Schatzamt eingezahlt werden, mit Anrechnung auf ein besonderes Kapitel im Budget, und eingeschrieben laut Dekret des Finanzministers auf ein spez. Kapitel des Staatshaushaltes unter den Ausgaben des Kriegsministeriums.

Für die Verteilung genannter Summen werden beachtet werden die Normen, gegeben im königlichen Dekret vom 3. Oktober 1911 No. 1106 bestätigt durch Gesetz vom 4. April 1912 No. 306, den Vorzug zu geben, soweit dies möglich ist, der nationalen Industrie.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addi 30 giugno 1912

Vitorio Emanuele.

Wir ordnen an, dass das Gegenwärtige, versehen mit dem Staatssiegel, eingereiht wird in die Reihe der Gesetze und Dekrete des Königreichs Italien, beauftragend Jedermann, es anzusehen und ansehen zu lassen als Gesetz des Staates.

Gegeben zu Rom am 30. Juni 1912.

Viktor Emanuel.

4. Österreich.

a) Reichsgesetzblatt

für die

im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.

LXXXVII Stück. Ausgegeben und versendet am 12. November 1912.

207.

Verordnung des Handelsministers im Einvernehmen mit dem Minister des Innern vom 22. Oktober 1912, mit welcher die gewerbsmässige Ausübung der Luftschiffahrt an eine Konzession gebunden wird.

Auf Grund des § 24 Abs. 1 und 2, und des § 57 Abs. 3, der Gewerbeordnung wird verordnet, wie folgt:

§ 1.

Die gewerbemässige Ausübung der Luftschiffahrt wird an eine Konzession gebunden.

§ 2.

Die Konzession wird von der politischen Landesbehörde verliehen, welche hierbei auf die Lokalverhältnisse und auf die Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung Bedacht zu nehmen hat.

§ 3.

Zum Antritte des im § 1 bezeichneten Gewerbes wird nebst der Erfüllung der zum selbständigen Betriebe für alle Gewerbe vorgeschriebenen Bedingungen (§§ 2 bis 10 der Gewerbeordnung) Verlässlichkeit mit Beziehung auf das Gewerbe gefordert.

Bewerber um diese Konzession haben sich ausserdem mit einer zum Betriebe der Luftschiffahrt genügenden Fachausbildung auszuweisen.

§ 4.

Das im § 1 genannte Gewerbe unterliegt sowohl im allgemeinen als auch inbezug auf die einzelnen Betriebe der besonderen gewerbspolizeilichen Regelung.

§ 5.

Die Konzession kann von der Verleihungsbehörde zurückgenommen werden, wenn das Gewerbe binnen 6 Monaten nach der Konzessionserteilung nicht in Betrieb gesetzt, oder wenn später durch ebensolange Zeit der Betrieb ausgesetzt wird.

§ 6.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Kraft.

Heinold m. p. **Schuster m. p.**

b) Reichsgesetzblatt

für die
im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.

CI. Stück. Ausgegeben und versendet am 31. Dezember 1912.

240.

Verordnung des Ministeriums des Innern vom 20. Dezember 1912 betreffend polizeiliche Massnahmen gegen die Gefährdung der staatlichen und persönlichen Sicherheit durch Luftfahrzeuge.

§ 1.

Innerhalb der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder werden bestimmte Gebiete einschliesslich des Luftraumes darüber durch besondere Kundmachungen als „Verbotszonen" für Luftfahrzeuge erklärt.

Die Kundmachungen werden als Ergänzung der gegenwärtigen Verordnung im Reichsgesetzblatte und in den amtlichen Landeszeitungen verlautbart.

§ 2.

Das Fliegen mit einem Luftfahrzeuge in einer Verbotszone ist verboten.

Luftfahrzeuge, die in eine Verbotszone gelangen, haben unverzüglich zu landen.

§ 3.

Auch ausserhalb einer Verbotszone hat jedes Luftfahrzeug zu landen, wenn es hierzu von einer landesfürstlichen, politischen oder polizeilichen Behörde, oder von einem militärischen Kommando aufgefordert wird.

Die Aufforderung geschieht durch dreimalige Abgabe von Zeichen in merklichen Zeitabständen voneinander. Als solche Zeichen können dienen das Schwenken eines weissen Tuches oder eines blitzenden, weithin sichtbaren Gegenstandes, die Abgabe von Signalschüssen, das Abfeuern von Raketen.

§ 4.

Bei jeder Landung eines Luftfahrzeuges hat sich jeder Insasse ungesäumt unter Bezeichnung des Ortes der Landung sowie der Art und Herkunft des Luftfahrzeuges bei der landesfürstlichen, politischen oder polizeilichen Behörde, bei der Militärbehörde, oder dem Gendarmerieposten zu melden. Zur Entgegennahme der Meldung ist jede landesfürstliche, politische oder polizeiliche Behörde erster Instanz, jede Militärbehörde, sowie jeder Gendarmerieposten berufen, wenn die Landung im Amtsgebiete der betreffenden Behörde oder des betreffenden Gendarmeriepostens oder in dem daran angrenzenden Amtsgebiete einer solchen Behörde oder eines Gendarmeriepostens erfolgt ist.

Wenn das Luftfahrzeug sich während seiner Fahrt vor der Landung in einer Verbotszone befunden hat, oder in einer Verbotszone gelandet ist, so muss dies bei der Meldung ausdrücklich angegeben werden.

§ 5.

Die politische Landesbehörde, in deren Amtsgebiete der Aufstieg erfolgt, kann mit Zustimmung des Militärterritorialkommandos ihres Amtssitzes die Insassen eines Luftfahrzeuges von der im § 4 vorgeschriebenen Meldung insoweit entheben, als nicht die Voraussetzungen des § 4 Abs. 2 zutreffen.

§ 6.

Photographische und radiotelegraphische Apparate dürfen in Luftfahrzeugen nur mit besonderer Bewilligung des Ministeriums des Innern mitgeführt werden.

Das Mitführen von Kriegswaffen, Kriegsmunition, Explosivstoffen, von Behelfen, die zur Nachrichtenübermittlung dienen, oder von hierzu geeigneten Vögeln, wie insbesondere Brieftauben, ist verboten.

§ 7.

Bei Nachtfahrten hat jedes Luftfahrzeug ein nach allen Seiten sichtbares, starkes Licht auszusetzen.

§ 8.

Für die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung ist der Inhaber des Luftfahrzeuges sowie jeder Lenker und Führer desselben, für die Erstattung der in § 4 vorgeschriebenen Meldung auch jeder andere Insasse verantwortlich.

Die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung insbesondere des Verbotes des Fliegens in einer Verbotszone ist mit allen zulässigen Zwangsmassnahmen zur Durchführung zu bringen.

§ 9.

Die Verordnung findet auf inländische Militärluftfahrzeuge und auf alle anderen zur Mitwirkung an der militärischen Verteidigung zugelassenen Luftfahrzeuge keine Anwendung.

§ 10.

Die Verordnung tritt mit dem Anfange des 5. Tages nach ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Heinold m. p.

c) Reichsgesetzblatt

für die
im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.

V. Stück. Ausgegeben und versendet am 25. Jänner 1913.

11.

Kundmachung des Ministeriums des Innern vom 20. Jänner 1913 betreffend die Feststellung der Verbotszonen für Luftfahrzeuge.

Im Sinne der Ministerialverordnung vom 20. Dezember 1912 No. 240 R. G. Bl. werden folgende Gebiete als Verbotszonen für Luftfahrzeuge erklärt.

1. Das Königreich Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogtume Krakau.

2. Das Herzogtum Bukowina.

3. Der östliche Teil des Herzogtumes Ober- und Niederschlesien (Ostschlesien).

4. In der gefürsteten Grafschaft Tirol das Gebiet zwischen der Reichsgrenze gegen die Schweiz und Italien und der Landesgrenze gegen Kärnten und der Strasse Martinsbruck-Nauders-Reschenscheideck-Schluderns-Spondinig-Prad, dem das Etschtal bis zur Eisackmündung südlich begrenzenden Bergfusse, dem Flusslaufe des Eisack bis Franzensfeste und der Bahnlinie Franzensfeste-Bruneck-Toblach bis zur Landesgrenze.

5. Dem Herzogtume Kärnten das Gebiet zwischen dem Flusslaufe der Drau von Greifenburg bis Villach, der von Villach auf den Wurzenpass führenden Strasse bis zur kärntnerisch-krainischen Grenze, dieser Landesgrenze und weiter der Landesgrenze zwischen Kärnten und der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradisca, der Reichsgrenze bis Pontebba und dem Bombaschgraben, der Sattelhöhe des Nassfeld, dem Trögelbache bis Watschig und der Strasse Watschig-Hermagor-Weissbriach-Greifenburg.

6. In der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradisca:

a) das Gebiet nördlich der Bahnlinie Haidenschaft-Görz-Cormons-Reichsgrenze.

b) Das Gebiet südlich der Bahnlinie Triest-Nabresina-Cervignano-Reichsgrenze, einschliesslich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

7. Die Stadt Triest mit ihrem Gebiete, einschliesslich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

8. In der Markgrafschaft Istrien:

a) Das Gebiet nördlich der Bahnlinie Triest-Capodistria-Potorose, einschliesslich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

b) Das Gebiet südlich der Bahnlinie Rovigno-Pisino und der Strasse Pisino-Pedena-Fianona, einschliesslich aller zur Markgrafschaft Istrien gehörigen Inseln und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

9. Das Königreich Dalmatien, einschliesslich aller dazu gehörigen Inseln und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

Heinold m. p.

5. Schweiz.

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend teilweise Revision der Bundesverfassung (Gesetzgebung über Automobilverkehr und Luftschiffahrt). Vom 22. März 1910.

Im Titel 8 dieser Botschaft wird von der Luftfahrt gehandelt. Es heisst da:

VIII.

Im fernern erachten wir es für angezeigt, die Gelegenheit der teilweisen Verfassungsrevision dazu zu benutzen, dem Bunde in ausdrücklicher und unzweideutiger Weise das Recht zur Gesetzgebung über die Luftschiffahrt zu verschaffen. Die ungeheuren Fortschritte, die im Verlauf der letzten Jahre auf dem Gebiete der Luftschiffahrt sich verwirklichten, und die Projekte von Unternehmungen für den Lufttransport, die daraus entsprangen, schaffen eine neue Lage der Dinge, die den Bund in kürzester First in die Notwendigkeit versetzen kann, auf diesem Gebiete Massnahmen zu treffen, zu deren Durchführung ihm freie Bahn gelassen werden sollte.

Die Rechte, die dem Bund aus dem Postregal hier schon zustehen, sind ungenügend, denn sie betreffen bloss regelmässige und periodische Personentransporte, und es ist mehr als zweifelhaft, ob man auf dem in Art. VII des Gesetzes über das Postregal vom 5. April 1894 (Art. VII des zurzeit in den Räten hängigen Gesetzentwurfes) vorgesehenen Konzessionswege imstande wäre, alle notwendigen Massnahmen zum Schutze der Interessen und der Sicherheit des Landes zu treffen.

Vom Standpunkte des verfassungsmässigen Ausgleiches der Befugnisse zwischen Bund und Kantonen lässt sich die Zuerkennung dieses Gesetzgebungsrechtes von selbst rechtfertigen. Einerseits liegt auf der Hand, dass eine Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ebensowohl, wenn nicht mehr als diejenige über die Eisenbahnen, das gesamte Landgebiet zu umfassen hat und auf keinerlei Weise von den Kantonsgrenzen eingeschränkt werden könnte. Andererseits wird die Luftschiffahrt allem Anschein nach in absehbarer Zeit der Gegenstand internationaler Abkommen werden, zu deren Abschluss und Durchführung der Bund von vornherein mit den weitgehendsten gesetzgeberischen Befugnissen ausgerüstet werden sollte.

Die Rechtsfragen, denen die neueste praktische Entwicklungsphase der Luftschiffahrt gerufen hat, und noch rufen wird, sind noch zu wenig aufgeklärt, so dass in gegenwärtigem Zeitpunkt es schwer zu sagen wäre, auf welche Punkte sie sich mit Sicherheit richten werden. Wir beschränken

uns deshalb darauf, hier nur andeutungsweise einiges zu erwähnen, das bei dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft (Meili „Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht") den Gegenstand interner oder internationaler Ordnung bilden zu sollen scheint.

Vor allem muss der Bund das gesetzliche Recht besitzen, die Erlaubnis zur Unternehmung von Luftfahrten zu gewähren oder zu verweigern. Dies nicht nur aus polizeilichen Gründen d. h. Gründen der öffentlichen Sicherheit, sondern namentlich auch aus militärischen, fiskalischen, gesundheitspolizeilichen, Zoll- oder aus irgend welchen Gründen des allgemeinen Wohles. Umsomehr soll der Bund die Reglementierung des Luftschiffverkehrs von allen Gesichtspunkten aus vornehmen können, ebenso die Kontrolle über Bau und Zustand, Befähigung und Nationalität von Führer und Mannschaft, Bezeichnung der Landungsstellen, Bestimmung verbotener Zonen, Aufstellung gewisser Fahrregeln, Registerführung, Bordpapiere, Zeichen und Signale usw. Anderseits wird er voraussichtlich an die Lösung zahlreicher Zivil- und strafrechtlicher Fragen, auch solcher aus dem Verfahren und der Gerichtsbarkeit, denen das neue Beförderungsmittel gerufen hat oder noch rufen wird, herangehen müssen. Wie bereits angedeutet, ist es wahrscheinlich, dass ein grosser Teil dieser Fragen auf dem Wege internationaler Vereinbarung gelöst wird. Für diejenigen aber, die durch die interne Gesetzgebung gelöst werden sollen, wird die Regelung um so notwendiger und dringender sein, als die Schweiz über kein Seerecht verfügt, das analog angewendet werden könnte.

Bundesbeschluss

betreffend die **Aufnahme eines Art. 37 bis in die Bundesverfassung (Automobilverkehr und Luftschiffahrt).**

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht der Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1910, beschliesst:

1. Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 erhält folgenden Zusatz: Art. 37 bis.

Der Bund ist befugt, polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufzustellen.

Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes.

2. Dieser Zusatzartikel wird dem Volke und den Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

3. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung des Beschlusses beauftragt.

6. Deutschland.

I. Das deutsch-französische Abkommen von 1913.

Reichs-Gesetzblatt
Jahrgang 1913. No. 48.

Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die Regelung des Luftverkehrs zwischen Deutschland und Frankreich. Vom 29. Juli 1913.

Über die Regelung des Luftverkehrs zwischen Deutschland und Frankreich sind die in dem nachstehend abgedruckten Schriftwechsel zwischen dem Staatssekretär des auswärtigen Amtes und dem Botschafter der französischen Republik in Berlin enthaltenen Bestimmungen, denen sämtliche Bundesregierungen und der Kaiserliche Statthalter in Elsass-Lothringen zugestimmt haben, vereinbart worden.

Berlin, den 29. Juli 1913.

Der Reichskanzler
I. V.: von Jagow.

Das Abkommen zwischen Deutschland und Frankreich.

Ambassade de France.

En me référant aux conférences récentes au sujet d'un règlement international de la navigation aérienne, j'ai l'honneur de faire savoir à Vore Excellence qu'en attendant la conclusion d'une convention sur cette matière entre un plus grand nombre d'Etats, le Gouvernement de la République Française fera appliquer, à dater du 15 août d'une manière provisoire et à charge de réciprocité, aux aéronefs venant d'Allemagne et pénétrant en France les règles ci-après:

I.

Les aéronefs venant du territoire allemand et appartenant à l'admi-

Übersetzung.

Euerer Exzellenz beehre ich mich mit Beziehung auf die vorausgegangenen Besprechungen wegen einer internationalen Regelung des Luftverkehrs mitzuteilen, dass die Regierung der französischen Republik, in Erwartung des Abschlusses eines diesen Gegenstand betreffenden Abkommens zwischen einer grösseren Anzahl von Staaten, vom 15. August 1913 ab vorläufig und unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit die nachstehenden Bestimmungen auf die aus Deutschland nach Frankreich gelangenden Luftfahrzeuge zur Anwendung bringen wird.

I.

Aus deutschem Gebiet kommende Luftfahrzeuge, die der Militärver-

nistration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en uniforme, ne peuvent circuler au-dessus du territoire français ou y atterrir que sur invitation de Gouvernement français.

Toutefois, en cas de nécessité, le séjour sur le territoire français ne sera pas refusé aux aéronefs de cette catégorie. Mais, afin d'éviter autant qu'il est possible les cas de ce genre, le Gouvernement allemand donnera aux aéronautes des instructions appropriées. Ces instructions seront communiquées au Gouvernement français.

Si un aéronef, appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en tenue, est entraîné au-dessus du territoire français, il devra faire le signal de détresse prévu par les règlements français communiqués ainsi qu'il est dit ci-après et opérer son atterrissage aussitôt que possilbe. Dès qu'il aura atterri, le pilote devra avertir l'autorité française civile ou militaire la plus proche et décliner, avec pièces justificatives à l'appui, ses nom, prénoms et domicile, ainsi que sa situation militaire. S'il est accompagné, les autres membres de l'équispage devront fournir les mêmes indications. L'autorité ainsi saisie organisera la surveillance nécessaire pour empêcher toute altération modification ou destruction d'objets ou documents se trouvant à bord ou dont l'équipage serait porteur; si c'est une autorité civile, elle préviendra immédiatement l'autorité militaire la plus proche.

waltung gehören, oder unter deren Insassen sich Militärpersonen in Uniform befinden, dürfen nur auf Einladung der französischen Regierung französisches Gebiet überfliegen oder dort landen.

Doch wird diesen Luftfahrzeugen im Falle der Not der Aufenthalt auf französischem Gebiete nicht untersagt werden. Um derartige Fälle möglichst zu vermeiden, wird die deutsche Regierung den Luftschiffern geeignete Weisungen erteilen; diese Weisungen werden der französischen Regierung mitgeteilt werden.

Sollte ein Luftfahrzeug, das der Militärverwaltung gehört, oder unter dessen Insassen sich Militärpersonen in Uniform befinden, über französisches Gebiet verschlagen werden, so hat es das Notsignal zu geben, das in den weiter unten erwähnten, der deutschen Regierung mitzuteilenden Bestimmungen vorgeschrieben ist, und so bald als möglich zu landen. Unmittelbar nach der Landung hat der Führer des Luftfahrzeuges die nächste französische Zivil- oder Militärbehörde zu benachrichtigen und unter Beifügung von Ausweispapieren seinen Namen, Vornamen und Wohnort, sowie seine militärische Stellung anzugeben; etwaige Begleiter haben die gleichen Angaben zu machen. Die mit der Angelegenheit befasste Behörde hat die nötigen Überwachungsmassnahmen zu veranlassen, um jede Veränderung oder Vernichtung der Gegenstände oder Urkunden zu verhindern, die sich an Bord befinden, oder die die In-

L'autorité militaire saisie procédera, avec le concours de l'autorité civile, s'il y a lieu, par tous les moyens d'investigation qu'elle jugera convenables, à une enquête destinée seulement à vérifier si le cas de nécessité allégué est ou n'est pas justifié. L'équipage de l'aéronef ne pourra s'opposer à une pareille enquête.

Si, après cet examen, il est reconnu que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité militaire demandera à l'officier commandant le personnel militaire de l'aéronef de donner sa parole d'honneur que ni lui même, ni aucun autre membre de l'équipage n'a, dans les limites et au-dessus du territoire français, commis un acte de nature à intéresser la sécurité de l'Etat français (prise de notes, clichés ou croquis, envoi de communications radiotélégraphiques etc. . . .). Puis l'aéronef sera autorisé à repartir pour son pays d'origine.

Le départ par le voie des airs pourra avoir lieu dans les conditions qui seront fixées par l'autorité militaire.

Dans le cas où de départ de cet aéronef ne peut être immédiat, pendant la durée de son séjour en France, aucune mesure qui ne serait pas justifiée par la sûreté de l'Etat, la

sassen mit sich führen; auch hat sie, sofern sie eine Zivilbehörde ist, unverzüglich die nächste Militärbehörde zu benachrichtigen.

Die benachrichtigte Militärbehörde hat gegebenenfalls unter Mitwirkung der Zivilbehörde mit allen geeignet scheinenden Mitteln eine Untersuchung vorzunehmen, die jedoch lediglich bestimmt ist, festzustellen, ob die Berufung auf einen Fall der Not berechtigt ist oder nicht. Einer solchen Untersuchung dürfen sich die Insassen des Luftfahrzeuges nicht widersetzen.

Wird auf Grund dieser Untersuchung anerkannt, dass der Fall der Not vorliegt, so hat die Militärbehörde dem Offizier, der das militärische Personal des Luftfahrzeuges führt, das Ehrenwort darüber abzuverlangen, dass weder er selbst noch ein anderer Insasse des Luftfahrzeuges auf oder über französischem Gebiet eine Handlung begangen hat, durch welche die Sicherheit Frankreichs berührt werden könnte. (Aufzeichnungen, photographische Aufnahmen oder Zeichnungen, Absendung von Funkentelegrammen usw.). Hierauf wird dem Luftfahrzeug gestattet, in seinen Heimatstaat zurückzukehren.

Die Rückkehr darf unter den von der Militärbehörde festgesetzten Bedingungen auf dem Luftweg erfolgen.

Ist die Rückkehr nicht sofort ausführbar, so kann während des Aufenthaltes des Luftfahrzeuges in Frankreich gegen das Fahrzeug und seine Insassen keine Massnahmen

santé publique ou qui n'aurait pas pour but de préserver les personnes ou les biens d'un danger immédiat, ne pourra être prise à l'encontre de l'appareil ou de son équipage.

S'il n'est pas établi que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité judiciaire sera immédiatement saisie et le Gouvernement français sera avisé.

Le Gouvernement allemand communiquera au Gouvernement français les marques distinctives des aéronefs appartenant déjà à l'administration militaire ou qui, avant la réception par l'autorité militaire, seront montés à titre d'essai par des militaires en uniforme. Ces marques devront être visibles en plein vol et à une grande distance.

II.

En dehors des zones interdites déterminées par la législation française, la circulation au-dessus du territoire français et l'atterrissage sur ce territoire d'aéronefs n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaire en tenue et qui viennent du territoire allemand sont autorisés sous les conditions suivantes:

1. L'aéronef doit être pourvu d'un permis de navigation délivré par les autorités compétentes allemandes ou par une association habilitée par elles ainsi que de sa pièce d'immatriculation. Il doit porter des marques distinctives apparentes per-

getroffen werden, die nicht aus Gründen der Staatssicherheit oder der öffentlichen Gesundheit geboten ist, oder die Abwendung einer unmittelbaren Gefahr von Personen oder Sachen bezweckt.

Wird ein die Landung des Luftfahrzeuges rechtfertigender Fall der Not nicht festgestellt, so wird die Sache der Gerichtsbehörde übergeben, und die französische Regierung entsprechend benachrichtigt.

Die deutsche Regierung wird der französischen Regierung die Unterscheidungsmerkmale der Luftfahrzeuge mitteilen, die der Militärverwaltung gehören, oder vor der Abnahme durch die Militärverwaltung während einer Probefahrt mit Militärpersonen in Uniform besetzt werden sollen. Die Unterscheidungsmerkmale müssen auch während des Fluges und auf grosse Entfernung sichtbar sein.

II.

Ausserhalb der nach den französischen Vorschriften verbotenen Zonen können aus Deutschland kommende Luftfahrzeuge, die weder der Militärverwaltung gehören noch Militärpersonen in Uniform zu ihren Insassen zählen, unter folgenden Bedingungen französisches Gebiet überfliegen und darauf landen:

1. Das Luftfahrzeug muss mit einem von der zuständigen deutschen Behörde oder durch sie ermächtigten Gesellschaft ausgestellten Zulassungsschein und einem Zeugnis über die Eintragung in ein deutsches Register versehen sein.

mettant de l'identifier même durant son vol;

2. Le pilote doit être muni d'un brevet d'aptitude délivré par les autorités compétentes allemandes ou par une association habilitée par elle;

3. Le pilote doit être porteur des pièces établissant sa nationalité, son identité et sa situation militaire. Tout passager qui l'accompagnera devra être muni des mêmes pièces;

4. Le pilote devra être muni d'un certificat de sortie délivré par le représentant diplomatique ou consulaire de France, sur présentation des pièces d'identité concernant l'appareil, ainsi que les membres de l'équipage, et après déclaration du but du voyage.

L'aéronef de cette catégorie et son équipage devront se soumettre à toutes les obligations de droit commun résultant de la législation générale, de la législation douanière et des règlements aéronautiques en vigueur en France, étant admis cependant que les permis et brevet délivrés à aéronef et au pilote venant du territoire allemand auront la même valeur que les pièces correspondantes délivrées en France.

En cas de nécessité, le séjour sur le territoire français ne sera pas refusé aux aéronefs venant de l'Allemagne, n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas des militaires en tenue, même si les conditions précitées ne sont pas

Es hat deutliche Merkmale zu führen, durch die es auch während des Fluges unterschieden werden kann.

2. Der Führer muss im Besitz eines von der zuständigen deutschen Behörde oder durch sie ermächtigten Gesellschaft ausgestellten Führerscheines sein.

3. Der Führer und jeder Begleiter müssen die Nachweise über ihre Staatsangehörigkeit, ihre Person und ihre militärische Stellung mit sich führen.

4. Der Führer muss mit einem von dem französischen diplomatischen oder konsularischen Vertreter ausgestellten Reisescheine versehen sein, der auf Grund der Nachweise über das Flugzeug und die Besatzung, sowie nach Angabe des Reiseziels erteilt wird.

Solche Luftfahrzeuge und ihre Insassen haben sich den allgemeinen französischen Gesetzesvorschriften, den französischen Zollvorschriften und den Sondervorschriften über den Luftverkehr in Frankreich zu unterwerfen; der Zulassungsschein und der Führerschein haben indes, wenn das Luftfahrzeug und der Führer aus Deutschland kommen, dieselbe Geltung wie die entsprechenden in Frankreich ausgestellten Zeugnisse.

Aus Deutschland kommenden Luftfahrzeugen, die weder der Militärbehörde gehören noch Militärpersonen in Uniform zu ihren Insassen zählen, darf im Falle der Not der Aufenthalt auf französischem Gebiete nicht versagt werden, auch wenn sie den vorstehenden Be-

remplies. Toutefois, ces aéronefs devront, le plus tôt possible atterrir et avertir l'autorité civile la plus proche. Du reste, ces aéronefs seront traités d'après les lois françaises.

III.

Dans tous les cas où un aéronef venant du territoire allemand atterrira sur le territoire francais, les autorités françaises prendront les mesures nécessaires, d'accord, s'il y a lieu avec l'équipage de l'aéronef pour assurer, dans toute la mesure possible, la conservation de l'appareil et la sécurité de l'equipage.

Le Gouvernement français communiquera au Gouvernement allemand, à charge de réciprocité, tous les règlements relatifs à la circulation aérienne.

Les présentes dispositions sont établies sous condition de réciprocité.

Elles cesseront d'être en vigueur dès que le Gouvernement français en aura informé le Gouvernement allemand.

stimmungen nicht entsprechen; sie haben jedoch in solchem Falle sobald als möglich zu landen und sich bei der nächsten Zivilbehörde zu melden. Im übrigen finden auf die Behandlung dieser Luftfahrzeuge die französischen Vorschriften Anwendung.

III.

In jedem Falle, wo ein aus Deutschland kommendes Luftfahrzeug in Frankreich landet, haben die französischen Behörden, gegebenenfalls im Einvernehmen mit den Insassen nach Möglichkeit die zum Schutze des Fahrzeuges und zur Sicherung der Insassen erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Die französische Regierung wird der deutschen Regierung unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit alle auf den Luftverkehr sich beziehenden Vorschriften mitteilen.

Vorstehende Bestimmungen gelten unter der Bedingung der Gegenseitigkeit.

Sie treten ausser Kraft, sobald die französische Regierung der deutschen Regierung eine entsprechende Mitteilung macht.

II. Entwurf eines Luftverkehrs-Gesetzes.

Reichstag.
13. Legislatur-Periode No. 1338.
I. Session 1912—14. Berlin, 31. Jan. 1914.

Im Namen Seiner Majestät des Kaisers beehrt sich der Unterzeichnete den nebst Begründung beiliegenden Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes, wie solcher vom Bundesrate beschlossen worden, dem Reichstag zur verfassungsmässigen Beschlussnahme vorzulegen.

An den Reichstag Der Stellvertreter des Reichs-Kanzlers.
I. A. 839. Dr. Delbrück.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen usw. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

Erster Abschnitt.

Verkehrsvorschriften.

A. Luftfahrzeuge und ihre Führer.

§ 1.

Luftfahrzeuge (Freiballone, Luftschiffe, Flugzeuge), die zur Aufnahme von Menschen bestimmt sind, dürfen ausserhalb der Flugplätze nur verkehren, wenn die Behörde sie zugelassen hat.

Die Zulassung gilt für das ganze Reich, sie wird durch einen Zulassungsschein nachgewiesen.

§ 2.

Genügt ein zugelassenes Luftfahrzeug den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr, so kann die Behörde es vom Verkehr ausserhalb der Flugplätze ausschliessen.

Der Ausschluss gilt für das ganze Reich; der Zulassungsschein ist der Behörde abzuliefern.

§ 3.

Wer ausserhalb der Flugplätze ein Luftfahrzeug führen will (Freiballon-, Luftschiff-, Flugzeugführer), bedarf der Erlaubnis der Behörde. Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn der Bewerber seine Befähigung durch eine Prüfung dartut und keine Tatsachen vorliegen, welche die Annahme rechtfertigen, dass er nicht geeignet ist, Luftfahrzeuge zu führen. Die Erlaubnis gilt für das ganze Reich; sie wird durch einen Führerschein nachgewiesen.

§ 4.

Wer sich ausserhalb der Flugplätze in der Führung von Luftfahrzeugen übt, bevor er den Führerschein erhalten hat, muss einen Begleiter

haben, der durch die Behörde ermächtigt ist, Führer auszubilden. Das Gleiche gilt, wenn bei der Prüfung Fahrten ausserhalb der Flugplätze vorgenommen werden.

Bei den Übungs- und Prüfungsfahrten gilt im Sinne dieses Gesetzes der Begleiter als Führer des Fahrzeuges.

§ 5.

Werden Tatsachen festgestellt, welche die Annahme rechtfertigen, dass eine Person nicht geeignet ist, Luftfahrzeuge zu führen, so kann die Behörde ihr die Erlaubnis dauernd oder für bestimmte Zeit entziehen.

Die Entziehung gilt für das ganze Reich; der Führerschein ist der Behörde abzuliefern.

§ 6.

Wird die Erlaubnis zum Führen von Luftfahrzeugen aus anderen Gründen als wegen ungenügenden Ergebnisses der Prüfung oder Gefährdung der Landessicherheit versagt, so ist der Rekurs zulässig. Das Gleiche gilt, wenn die Erlaubnis entzogen wird; der Rekurs hat keine aufschiebende Wirkung.

Die Zuständigkeit der Behörden und das Verfahren bestimmen sich nach den Landesgesetzen und, soweit solche fehlen, nach den §§ 20, 21 der Gewerbeordnung.

§ 7.

Die Vorschriften des § 6 gelten nicht, wenn die Heeres- und Marineverwaltung, die Postverwaltungen oder eine andere Verkehrsverwaltung des Reichs oder eines Bundesstaates jemandem, den sie als Führer von Luftfahrzeugen verwenden, die von ihnen erteilte Fahrerlaubnis entziehen.

B. Aufstieg-, Landungs- und Flugplätze.

§ 8.

Aufstieg-, Landungs und Flugplätze dürfen nur mit Genehmigung der Behörde angelegt werden. Vor der Erteilung der Genehmigung sind die Heeres- und Marinebehörden zu hören; erheben sie aus Gründen der Landessicherheit Widerspruch, so ist die Genehmigung zu versagen.

Die §§ 17 bis 19a, 26, 51 und der § 147 Abs. 3 der Gewerbeordnung sind entsprechend anzuwenden. Soll ein Flugplatz gewerblichen Zwecken dienen, so kann die Genehmigung auch dann versagt werden, wenn kein Bedürfnis für den Betrieb besteht.

Gegen die Versagung der Genehmigung ist, soweit sie nicht auf einem aus Gründen der Landessicherheit erhobenen Widerspruche der Heeres- oder Marinebehörden beruht, der Rekurs zulässig; die Vorschrift des § 6 Abs. 2 findet Anwendung.

C. Luftfahrtunternehmen.

§ 9.

Die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge (Luftfahrtunternehmen) bedarf der Genehmigung der Behörde; die Genehmigung kann von der Leistung einer Sicherheit abhängig gemacht werden.

Erstrecken sich die Fahrten über den Bereich mehrerer Bundesstaaten, so sind zur Genehmigung die Zentralbehörden der Bundesstaaten gemeinsam zuständig, deren Gebiet bei Aufstieg und Landung berührt wird. Beginnen oder enden die Fahrten im Ausland, so ist zur Genehmigung die Zustimmung des Reichskanzlers erforderlich.

§ 10.

Ist ein Luftfahrtunternehmen nach der Entscheidung des Reichskanzlers der Verteidigung des Reichs dienlich, so kann der Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesrats den Erwerb des Unternehmens für das Reich gegen Ersatz des vollen Wertes beanspruchen. Erstrecken sich die Fahrten eines Luftfahrtunternehmens über den Bereich mehrerer Bundesstaaten und hat dieses Unternehmen nach der Entscheidung des Reichskanzlers eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr, dass es den allgemeinen Verkehrsunternehmen des Reichs oder der Bundesstaaten gleichgestellt werden kann, so können die Zentralbehörden der Bundesstaaten, deren Behörden das Unternehmen genehmigt haben (§ 9), gemeinsam den Erwerb des Unternehmens für die Staaten gegen Ersatz des vollen Wertes beanspruchen. Tun sie dies nicht, so steht das gleiche Recht für das Reich dem Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesrats zu.

Die Höhe der Entschädigung wird im Rechtswege festgesetzt, soweit sich die Beteiligten nicht einigen. Die Besitzergreifung wird durch die Beschreitung des Rechtswegs nicht aufgehalten.

§ 11.

Luftfahrtunternehmen, die im Interesse der Verteidigung des Reichs oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden, können vom Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesrats auch ohne Einwilligung der Bundesstaaten, deren Gebiet sie durchfahren, unbeschadet der Landeshoheitsrechte für Rechnung des Reichs angelegt oder Privatunternehmern zur Ausführung übertragen werden.

§ 12.

Die Rechte der Post- und Telegraphenverwaltungen aus den Artikeln 48 bis 50 und Artikel 52 der Reichsverfassung bleiben unberührt.

D. Gemeinsame Vorschriften.

§ 13.

Der Bundesrat erlässt

1. Die Anordnungen, die zur Ausführung der § 1 bis 12 erforderlich sind, insbesondere die über Prüfung, Zulassung und Kennzeichnung der Fahrzeuge und über Prüfung und Zulassung der Führer,
2. die sonstigen zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erforderlichen Anordnungen über den Verkehr mit Luftfahrzeugen ausserhalb der Flugplätze sowie Bestimmungen über verbotene Zonen,
3. Vorschriften über den Verkehr innerhalb der Flugplätze,
4. Vorschriften über Steuerleute, Maschinisten und die sonstige Mannschaft,
5. Vorschriften darüber, unter welchen Voraussetzungen Ausländer die Berechtigungen dieses Gesetzes erwerben und ausüben können,
6. Vorschriften über die Zulassung der vom Ausland in das Reichsgebiet kommenden, hier nicht zugelassenen Luftfahrzeuge (ausländische Luftfahrzeuge) sowie ihrer Führer und Mannschaften,
7. Vorschriften über Luftfahrzeuge, die nach § 1 einer Zulassung nicht bedürfen (nicht zur Aufnahme von Menschen bestimmte Luftfahrzeuge) und über luftfahrzeugähnliche Geräte (Fesselballone, Drachen, Fallschirme, Gleitflugzeuge u. dergl.),
8. Anordnungen darüber, wie weit die Vorschriften des § 8 auf Luft- und Wetterwarten Anwendung finden.
9. die Übergangsvorschriften.

Der Bundesrat kann den Erlass der Anordnungen gemäss Abs. 1 No. 1 bis 9 anderen Behörden übertragen; soweit er oder die von ihm bezeichneten Behörden keine Anordnungen erlassen, können die Landeszentralbehörden oder die von ihnen bezeichneten Behörden es tun.

Die Anordnungen des Bundesrats sind durch das Reichs-Gesetzblatt zu veröffentlichen.

§ 14.

Die Zentralbehörden bestimmen die Zuständigkeit für die durch dieses Gesetz und durch die Ausführungsbestimmungen des Bundesrats den Behörden übertragenen Obliegenheiten.

Zweiter Abschnitt.

Haftpflicht.

§ 15.

Wird bei dem Betrieb eines Luftfahrzeuges, das zur Aufnahme von Menschen bestimmt ist, jemand getötet oder sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall weder durch Verschulden des Fahrzeughalters oder einer bei dem Betriebe beschäftigten Person noch durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder durch ein Versagen seiner Vorrichtungen verursacht worden ist.

Setzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters in Betrieb, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet.

§ 16.

Die Vorschriften des § 15 finden keine Anwendung, wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde, oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war.

§ 17.

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so finden die Vorschriften des § 254 des bürgerlichen Gesetzbuches Anwendung; wird eine Sache beschädigt, so steht dem eigenen Verschulden des Verletzten das Verschulden dessen gleich, der die tatsächliche Gewalt über sie ausübt.

§ 18.

Im Falle der Tötung ist der Schadenersatz durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung sowie des Vermögensnachteiles zu leisten, den der Getötete dadurch erlitten hat, dass während der Krankheit seine Erwerbsunfähigkeit aufgehoben oder gemindert war oder seine Bedürfnisse sich vermehrt hatten. Der Ersatzpflichtige hat ausserdem die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, der verpflichtet ist, diese Kosten zu tragen.

Stand der Getötete zurzeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltungspflichtig war oder unterhaltungspflichtig werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadenersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmasslichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhaltes verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatz-

pflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zurzeit der Verletzung erzeugt, aber noch nicht geboren war.

§ 19.

Im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit ist der Schadenersatz durch Ersatz der Kosten der Heilung sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Verletzte dadurch erleidet, dass infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert ist oder seine Bedürfnisse sich vermehrt haben.

§ 20.

Der Ersatzpflichtige haftet,

1. wenn ein Mensch getötet oder verletzt wird, nur bis zu einem Kapitalbetrage von fünfzigtausend Mark oder bis zu einem Rentenbetrage von jährlich dreitausend Mark.
2. wenn mehrere durch dasselbe Ereignis getötet oder verletzt werden, unbeschadet der in No. 1 bestimmten Grenze nur bis zu einem Kapitalbetrage von insgesamt einhundertfünfzigtausend Mark oder bis zu einem Rentenbetrage von insgesamt neuntausend Mark,
3. wenn Sachen beschädigt werden, nur bis zu einem Betrage von zehntausend Mark.

Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses nach Abs. 1 No. 1, 3 zu leisten sind, insgesamt die von No. 2, 3 bezeichneten Höchstbeträge, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrage steht.

§ 21.

Der Schadenersatz für Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit oder für die Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten sowie der nach § 18 Abs. 2 einem Unterhaltungsberechtigten zu gewährende Schadenersatz ist für die Zukunft durch eine Geldrente zu leisten.

Die Vorschriften des § 843 Abs. 2 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuches und des § 708 No. 6 der Zivilprozessordnung sind entsprechend anzuwenden, ebenso bei der Geldrente des Verletzten die Vorschrift des § 850 Abs. 3 und bei der des Unterhaltsberechtigten die Vorschrift des § 850 Abs. 1 No. 2 der Zivilprozessordnung.

Ist bei der Verurteilung des Verpflichteten zur Entrichtung einer Geldrente nicht auf Sicherheitsleistung erkannt werden, so kann der Berechtigte sie gleichwohl verlangen, wenn sich die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten erheblich verschlechtert haben; unter der gleichen Voraussetzung kann er eine Erhöhung der in dem Urteil bestimmten Sicherheit verlangen.

§ 22.

Die Ansprüche auf Schadenersatz nach den §§ 15 bis 21 verjähren in zwei Jahren, nachdem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt hat, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in dreissig Jahren von dem Unfall an.

Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den Schadenersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder der andere Teil sich weigert, die Verhandlungen fortzusetzen.

Im übrigen richtet sich die Verjährung nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches.

§ 23.

Der Ersatzberechtigte verliert die Rechte, die ihm nach diesem Gesetze zustehen, wenn er nicht spätestens zwei Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, diesem den Unfall anzeigt. Das Recht geht nicht verloren, wenn die Anzeige infolge eines Umstandes unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten hat, oder wenn der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat.

§ 24.

Wird ein Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge der im § 15 bezeichneten Art verursacht und sind die Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatze des Schadens verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Das Gleiche gilt, wenn der Schaden einem der Fahrzeughalter entstanden ist, von der Haftpflicht, die für einen anderen von ihnen eintritt.

Die Vorschriften des Abs. 1 sind entsprechend anzuwenden, wenn neben dem Fahrzeughalter ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

§ 25.

In den Fällen des § 15 Abs. 1 ist auch der Führer des Luftfahrzeugs zum Ersatze des Schadens nach den §§ 16 bis 23 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist.

Ist neben dem Führer ein anderer zum Ersatze des Schadens verpflichtet, so sind die Vorschriften des § 24 Abs. 1 entsprechend anzuwenden.

§ 26.

Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, nach denen der Halter oder Führer eines Luftfahrzeugs in weiterem Umfange als nach

diesem Gesetze für den bei dem Betrieb entstehenden Schaden haftet, oder nach denen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

§ 27.

Für Klagen, die auf Grund dieses Abschnittes erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Unfall eingetreten ist.

Dritter Abschnitt.

Strafvorschriften.

§ 28.

Wer den zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit über den Verkehr mit Luftfahrzeugen und luftfahrzeugähnlichen Apparaten erlassenen polizeilichen Anordnungen zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft.

§ 29.

Mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Monaten wird bestraft,

1. wer ausserhalb der Flugplätze ein Luftfahrzeug führt, das zum Verkehr nicht zugelassen ist,
2. wer ausserhalb der Flugplätze ein Luftfahrzeug führt, das vom Verkehr ausgeschlossen ist,
3. wer als Führer oder Halter eines Luftfahrzeugs der Behörde, die das Fahrzeug vom Verkehr ausgeschlossen hat, trotz Aufforderung den Zulassungsschein nicht abliefert.

In den Fällen des Abs. 1 No. 1, 2 trifft die gleiche Strafe den Halter des Fahrzeugs, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig dessen Gebrauch gestattet.

§ 30.

Mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Monaten wird bestraft,

1. wer ausserhalb der Flugplätze ein Luftfahrzeug führt, ohne einen Führerschein zu besitzen;
2. wer ausserhalb der Flugplätze ein Luftfahrzeug führt, obwohl ihm die Fahrterlaubnis entzogen ist,
3. wer seinen Führerschein der Behörde, die ihm die Fahrerlaubnis entzogen hat, trotz Aufforderung nicht abliefert.

In den Fällen des Abs. 1 No. 1, 2 trifft die gleiche Strafe den Halter des Fahrzeugs, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig jemand zur Führung

bestellt oder ermächtigt, der sich nicht durch einen Führerschein ausweisen kann, oder dem die Fahrerlaubnis entzogen worden ist.

§ 31.

Mit Geldstrafe bis zu fünfhundert Mark oder mit Gefängnis bis zu drei Monaten wird bestraft, soweit nicht in anderen Vorschriften eine schwerere Strafe angedroht ist, wer in rechtswidriger Absicht

1. ein Luftfahrzeug, für welches die Polizeibehörde ein Kennzeichen nicht ausgegeben oder zugelassen hat, mit einem Zeichen versieht, das geeignet ist, den Anschein der polizeilich angeordneten und zugelassenen Kennzeichnung hervorzurufen.
2. ein Luftfahrzeug mit einem anderen als dem polizeilich dafür ausgegebenen oder zugelassenen Kennzeichen versieht,
3. das an einem Luftfahrzeuge nach polizeilicher Anordnung angebrachte Kennzeichen verändert, beseitigt, verdeckt oder sonst in seiner Erkennbarkeit beeinträchtigt.

Die gleiche Strafe trifft denjenigen, der von einem Luftfahrzeuge Gebrauch macht, von dem er weiss, dass die Kennzeichnung in der im Abs. 1 unter No. 1 bis 3 bezeichneten Art gefälscht, verfälscht oder unterdrückt worden ist.

§ 32.

Wer vorsätzlich oder fahrlässig verbotene Zonen überfährt, in ihnen Fesselballone oder zu photographischen Zwecken luftfahrzeugähnliche Geräte auflässt, wird, soweit nicht in anderen Vorschriften eine schwerere Strafe angedroht ist, mit Geldstrafe bis zu fünftausend Mark oder mit Gefängnis bestraft.

§ 33.

Wer vorsätzlich ein Luftfahrzeug oder ein luftfahrzeugähnliches Gerät, die zur Beförderung von Menschen dienen, beschädigt, zerstört oder auf andere Weise unbrauchbar macht oder die Fahrt eines solchen Fahrzeugs oder Geräts durch falsche Zeichen oder auf eine andere Weise stört und dadurch Gefahr für Menschenleben herbeiführt, wird mit Gefängnis nicht unter drei Monaten bestraft. Der Versuch ist strafbar.

Hat die Handlung eine schwere Körperverletzung oder den Tod eines Menschen verursacht, so ist die Strafe Zuchthaus, bei mildernden Umständen Gefängnis nicht unter sechs Monaten.

Wer fahrlässig eine der im Abs. 1 bezeichneten Handlungen begeht, wird mit Geldstrafe bis zu zweitausend Mark oder mit Gefängnis bis zu einem Jahre und, wenn die Handlung den Tod eines Menschen verursacht hat, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

Vierter Abschnitt.

Schlussvorschriften.

§ 34.

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in denen durch Klage oder Widerklage ein Anspruch auf Grund dieses Gesetzes geltend gemacht ist, wird die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des § 8 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze dem Reichsgerichte zugewiesen.

§ 35.

Elsass-Lothringen gilt im Sinne dieses Gesetzes als Bundesstaat.

§ 36.

Dieses Gesetz kommt in Bayern nach näherer Bestimmung des Bundesvertrags vom 23. November 1870 (Bundesgesetzblatt 1871 S. 9) unter III. §§ 4, 5 in Württemberg nach näherer Bestimmung des Bündnisvertrags vom 25. November 1870 (Bundesgesetzblatt 1870 S. 654) unter Artikel 2 No. 4 zur Anwendung.

§ 37.

Dieses Gesetz tritt am . . . . . in Kraft.

Urkundlich usw.

Gegeben usw.

7. Frankreich.

I. Das deutsch-französische Abkommen

(Oben Seite 163.)

No. 2705.

II. Chambre des Députés dixième Législature.

Session de 1913.

Projet de Loi sur la navigation aérienne.

Le Président de la République française.

Décrète:

Le projet de loi, dont la teneur suit, sera présenté à la Chambre des Députés par le Ministre de l'Intérieur, par le Ministre des Travaux publics, par le Ministre des Finances, par le Ministre de la Guerre et par le Ministre de la Marine, qui sont chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion:

Titre premier.

De la circulation des aéronefs.

Art. 1.

Les aéronefs peuvent circuler au-dessus du territoire sous réserve de l'observation des prescription de la présente loi et de toutes autres édictées pour son exécution.

Art. 2.

Les aéronefs comprennent les ballons libres, les ballons dirigeables et les appareils d'aviation.

Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service de l'Etat et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire à ce dûment commissionné.

Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs placés sous les ordres d'un commandant militaire portant l'uniforme ou un signe distinctif fixé par un règlement ministériel.

Tous autres aéronefs sont considérés comme aéronefs privés.

Art 3.

Sauf le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir dans les propriétés closes attenantes à une habitation sans l'assentiment du propriétaire, ni dans les agglomérations en dehors des emplacements désignés à cet effet par l'autorité compétente.

Art. 4.

Tout dommage causé aux personnes et aux biens de la surface par un aéronef ou par les personnes qui s'y trouvent, doit être civilement réparé par son auteur, s'il y a lieu, et par le propriétaire de l'aéronef, solidairement responsables, sans que la victime du dommage causé ait à prouver autre chose que le fait de ce dommage.

Toutefois, s'il y a eu faute de la victime, l'auteur du dommage et le propriétaire de l'aéronef peuvent, à proportion de cette faute, être déchargés en tout ou partie de la réparation qui leur incombe.

Titre II.

Des aéronefs privés.

Art. 5.

Aucun aéronef ne peut être mis en service sans un permis de navigation delivré après constatation que l'appareil offre des garanties suffisantes de navigabilité et après immatriculation de l'appareil.

Art. 6.

Pour circuler, les aéronefs doivent porter, en caractères apparents, les lettres et numéros distinctifs qui leur seront attribués au moment de leur immatriculation.

Art. 7.

Le permis de navigation cesse d'être valable et doit être renouvelé en cas de changement entraînant une modification dans ses énonciations.

Art. 8.

A toute époque il peut être procédé, par les agents du service des mines, à la visite de aéronefs admis à circuler, à l'effet de constater leur état de navigabilité.

Art. 9.

Les aéronefs ne sont admis à circuler que s'ils ont à bord un pilote pourvu d'un brevet d'aptitude.

Ce brevet ne peut être accordé qu'à des personnes de bonne moralité, et, sauf autorisation spéciale, âgées de 18 ans au moins.

Art. 10.

Sauf autorisation spéciale, il ést défendu de passer en aéronef au-dessus des zones qui seront interdites.

Si un aéronef s'engage par mégarde au-desssus de ces zones, il est tenu d'atterrir dès qu'il y est invité, et, s'il y a impossibilité de le faire immédiatement, dès qu'il le peut. Au besoin, il pourra être fait usage de la force pour le contraindre à atterrir.

Art. 11.

Le transport par aéronefs d'explosifs, d'armes et munitions de guerre, de pigeons voyageurs, d'appareils de photographie, de correspondances postales, d'appareils radio-télégraphiques et radiotéléphoniques est interdit, sauf autorisation spéciale.

Art. 12.

Les aéronefs sont tenus d'avoir un livre de bord qui doit être conservé pendant deux ans à partir de la dernière inscription et qui doit être représenté à toute réquisition.

Art. 13.

Les représentants de l'autorité publique peuvent visiter tous les aéronefs pour exercer les droits de police et les droits de surveillance fiscale.

Titre III.

Des aéronefs publics.

Art. 14.

Les aéronefs publics portent comme seule marque un signe distinctif, qui est différent pour les aéronefs militaires et pour ceux dépendant des autres administrations publiques. Ces signes distinctifs sont fixés par des arrêtés ministériels et ne peuvent être portés par des aéronefs privés.

Art. 15.

Les conditions auxquelles doivent satisfaire les aéronefs publics sont déterminées, pour chaque administration, par arrêté ministériel.

Art. 16.

La circulation en France et dans ses colonies des aéronefs publics étrangers est interdite.

Titre IV.

Des aéronefs venant de l'étranger.

Art. 17.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions et formalités auxquelles doivent satisfaire les aéronefs et les pilotes qui les dirigent, pour être autorisés à pénétrer en France et à repartir par la voie des airs après un atterrissage.

Titre V.

Dispositions générales.

Art. 18.

En cas de danger couru par un aéronef, les autorités locales doivent prendre les mesures en leur pouvoir pour lui prêter assistance.

Art. 19.

Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale; si l'épave est trouvée en mer, la déclaration doit être faite à l'autorité du premier port où le navire abhorde.

Art. 20.

Les évolutions d'aéronefs, lorsqu'elles constituent des spectacles publics, ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du Préfet, après avis du Maire.

Pour les épreuves comportant un trajet au-dessus de la pleine campagne et organisées à date fixe, l'autorisation est donnée après avis des Maires des communes où doivent avoir lieu les départs, les escates et les arrivées, par le Préfet département, si un seul département est intéressé, par le Ministre de l'Intérieur en cas contraire.

Art. 21.

Les aéronefs et les pilotes évoluant exclusivement dans les aérodromes et dans les régions agréés par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions des articles 5,6, 7, 8, 9 et 12 de la présente loi, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public.

Toutefois, les appareils affectés dans les aérodromes et les champs d'expérience à l'instruction en plein vol des élèves-pilotes doivent être pourvus du permis de navigation prévu au titre II de la présente loi.

Art. 22.

Est interdit le transport par aéronef de marchandises d'origine étrangère ou de marchandises d'origine nationale non accompagnées de justifications de leur origine française.

Art. 23.

Des décrets rendus après avis de la Commission permanente de navigation aérienne, institutée au Ministère des Travaux publics, détermineront les conditions d'application de la présente loi et les mesures nécessaires à son application, notamment:

Les conditions de la délivrance des permis de navigation, les règles à suivre pour l'immatriculation des aéronefs et toutes les mesures propres à assurer leur identification, les autorités et services qui auront qualité pour contrôler la navigabilité des appareils, délivrer et retirer les permis de navigation.

Les conditions de délivrance des brevets d'aptitude des pilotes, les autorités et services chargés de constater l'aptitude des requérants, de délivrer et retirer les brevets.

Les zones au-dessus desquelles le passage des aéronefs est interdit et les modes d'avertissement enjoignant aux aéronefs d'atterrir;

Les prescriptions relatives aux papiers et aux livres de bord;

Les règles à observer pendant la circulation des aéronefs et lors des atterrissages;

Les conditions d'autorisation des épreuves aéronautiques constituant des spectacles publics;

Les autorités chargées de désigner les terrains d'atterrissage.

Titre VI.
Pénalités et procédure.

Art. 24.

Sera puni d'une amende de 100 à 1.000 francs et d'un emprisonement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement le propriétaire qui aura:

Mis ou laissé mettre en service son aéronef sans avoir obtenu de permis de navigation;

Mis ou laissé mettre en service son aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 6;

Fait ou laissé circuler sciemment son aéronef dont le permis a cessé d'être valable, par suite de modifications de ses spézifications.

Art. 25.

Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura:

Conduit un aéronef sans brevet d'aptitude;

Détruit le livre de bord ou porté sur ce livre des indications sciemment inexactes;

Contrevenu à l'article 3 de la présente loi;

Conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues par l'article 24.

Seront punis des mêmes peines ceux qui auront contrevenu aux prescriptions de l'article 10, § ler, ou à celles du règlement prévu par l'article 17.

Art. 26.

L'amende prévue par l'article 24 sera élévée jusqu'à 2.000 francs et l'emprisonnement jusqu'à deux mois, si les infractions prévues sous les 1° et 3° du dit article et sous le 10 de l'article 25 ont été commsises après le refus ou le retrait du permis de navigation ou du brevet d'aptitude.

Art. 27.

Le pilote qui ne sera pas conformé aux prescriptions de l'article 10, § 2, relatives à l'atterrissage, sera puni d'une amende de 100 à 2.000 francs, et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois.

Art. 28.

Le possesseur, le détenteur ou le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur l'aéronef des marques d'identification non conformes à celles du permis de navigation ,ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait

rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 100 à 3.000 francs et d'un emprisonnement de six mois à trois ans. Seront punis de mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auront fait usage d'un aéronef privé portant les dites marques.

Art. 29.

La violation par quiconque des dispositions de l'article 11 sera punie des peines prévues à l'article 24.

Seront punis des peines prévues à l'article 26:

Ceux qui auront fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit;

Ceux qui, sans une autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites.

Art. 30.

Toute infraction aux dispositions de l'article 22 entraîne l'application des articles 3 et 4 de la loi du 2 juin 1875.

Art. 31.

Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles ci-dessus, dans un delai de douze mois à compter de l'expiration de la peine d'emprisonnement ou du payement de l'amende, ou de la prescription de ces deux peines, aura commis une nouvelle infraction tombant sous l'application desdits articles, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende, et ces peines pourront être portées jusqu'au double.

Art. 32.

Seront punis d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de un à cinq jours:

Le pilote qui n'aura pas tenu le livre de bord;

Le propriétaire qui aura omis de conserver le livre de bord pendant deux ans à partir de la dernière inscription;

Ceux qui auront contrevenu aux articles 19 et 20 de la présente loi, ainsi qu'aux règlements édictés pour son exécution, en vertu de l'article 23.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement prévue par l'article 482 du Code pénal sera prononcée. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans les six mois précédents, un premier jugement pour l'une de ces contraventions.

Art. 33.

L'interdiction de conduire un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote condamné, en vertu des articles 26, 27 et 28 de la présente loi.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour ces mêmes délits, dans le délai prévu par l'article 31. L'interdiction de conduire un aéronef

sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double.

Les brevets dont seraient porteurs les pilotes resteront déposés pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer le dépôt de ces brevets soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 200 francs.

Dans le cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction, les peines prévues à l'article 26 seraient applicables.

Art. 34.

L'article 463 du Code pénal est applicable à toutes les infractions prévues par la présente loi.

Art. 35.

Les délits et contraventions prévus par la présente loi seront constatés, en outre des officiers de police judiciaire portés à l'article 9 du code d'instruction criminelle, par les employés des contributions indirectes les agents forestiers ou des douanes, les employés d'octroi ayant le droit de verbaliser, les gendarmes, les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines et les agents voyers, les militaires et marins et les agents de l'autorité militaire ou maritime commissionnés à cet effet.

Art. 36.

Les procès-verbaux rédigés par les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines, les gardes champêtres, les employés de contributions indirectes, les agents forestiers ou des douanes, les employés d'octroi, doivent être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix du canton ou devant le maire de la commune, soit du domicile de l'agent qui a verbalisé, soit du lieu où la contravention a été constatée.

Art. 37.

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 35 font foi, jusqu'à preuve du contraire; ils doivent être enregistrés en debet dans les trois jours de leur date ou de leur affirmation, à peine de nullité.

Art. 38.

Le Procureur de la République, le Juge d'instruction, les Officiers de polize auxilaire du Procureur de la République, désignés dans les articles 48 et 50 du Code d'instruction criminelle, les militaires ou marins et les agents de l'autorité militaire ou maritime commissionnés à cet effet, les gendarmes, les employés des contributions indirectes, les agents des douanes, les employés d'octroi, les gardes forestiers est les gardes-champêtres, auront

le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par l'article 11 de la présente loi.

Les mêmes autorités pourront saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouveront à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

Elles pourront également saisir les pigeons voyageurs, ainsi que les appareils photographiques et les messages dont les pigeons seraient porteurs.

Les objets et appareils saisis seront confisqués. La confiscation sera prononcée par le tribunal.

Art. 39.

Les aéronefs dont les permis de navigation ne pourront être produits ou dont les marques d'identification ne concorderont pas avec celles indiquées dans le permis de navigation pourront être retenus par les autorités chargées d'assurer l'exécution de la présente loi, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Art. 40.

Toutes les fois qu'une infraction à la présente loi a été constatée ou qu'un dommage a été occasionné par un aéronef ou les personnes qui s'y trouvent, si le propriétaire n'est pas domicilié en France, l'aéronef pourra être retenu jusqu'à ce qu'il ait été statué par les tribunaux, à moins que le propriétaire, ou à défaut le pilote, ne prenne l'engagement de payer tous les frais du dommage et , s'il y a lieu, les amendes encourues. Le montant de ces amendes, frais et dommages, et arbitré provisoirement par le maire, qui en ordonne la consignation immédiate, à moins qu'il ne lui soit présenté une caution solvable.

Art. 41.

Le prozès-verbal constatant les infractions commises dans les conditions des articles 39 et 40 est adressé, dans les deux jours de sa réception, au Procureur de la Republique.

Fait à Paris, le mai 1913.

Signé: R. Poincaré.

Par le Président de la Republique.

Le Minstre de l'Intérieur. Signé: L.-L. Klotz.

Le Ministre des Travaux publics: Signé: J. Thierry.

Le Ministre des Finances: Signé: Charles Dumont.

Le Ministre de la Guerre: Signé: Eug. Etienne.

Le Ministre de la Marine: Signé: P. Baudin.

III. Das französische Luftfahrtgesetz vom 17. Dezember 1913.

Abgedruckt im Journal officiel de la République française vom 25. Dezembre 1913, Nr. 350.

Paris, le 16 décembre 1913.

Le Président de la République française.

Sur les rapports des ministres des travaux publics, de l'intérieur, des finances, de la guerre et de la marine,

Décrète:

Titre I^er^

Des permis de navigation.

Art. 1er. — Aucun aéronef ne peut être mis en service en France sans un permis de navigation, à moins qu'il ne satisfasse aux conditions prévues par les conventions internationales.

Art. 2. — La demande de permis est adressée par le propriétaire de l'aéronef au préfet de la résidence.

A la demande doivent être joints:

1° L'indication du nom, du domicile et de la nationalité du propriétaire. Si la demande émane d'un étranger, l'identité du requérant est établie par des actes visés par les autorités consulaires de son pays;

2° La photographie de l'aéronef, si la demande s'applique à un appareil dirigeable ou à un appareil d'aviation;

3° La justification que l'aéronef est d'origine française ou a acquitté les droits de douane;

4° Un certificat de navigabilité.

Art. 3. — Le certificat de navigabilité est établi par le service des mines après essais jugés par lui suffisants.

Le certificat de navigabilité doit contenir les indications suivantes: nom ou raison sociale et domicile du constructeur; lieu et année de la fabrication; numéros et autres marques d'identification données par le constructeur, caractéristiques de l'aéronef, conformément aux prescriptions déterminées par une instruction du ministre des travaux publics. Le requérant est tenu de remettre au service des mines tous les documents nécessaires à l'établissement de ces indications.

Peuvent être considérés par le service des mines comme présentant des garanties suffisantes de navigabilité les aéronefs reconnus, après essais, aptes à naviguer par les associations habilitées à cet effet, ceux d'origine française conformes à un type déjà agréé, ainsi que les ballon libres.

En vue de l'application du présent article, tout constructeur d'un appareil d'un type déjà agréé doit donner à chaque appareil un numéro de

série, et, dans la série à laquelle il appartient, un numéro d'ordre. Il remet à son acheteur une déclaration indiquant les caractéristiques de l'aéronef et attestant qu'elles sont entièrement conformes à celles du type déjà agréé. Cette pièce est jointe à la demande de certificat adressée au service des mines.

Sont également adressées au service des mines les attestations de navigabilité émanant des sociétés qui ont constaté la navigabilité d'un aéronef.

Art. 4. — Sur le vu de la demande de permis et des pièces annexées, le préfet procède à l'immatriculation de l'aéronef.

L'inscription sur le registre matricule comprend:

1° La date de l'inscription;

2° Le numéro d'ordre du registre matricule;

3° L'indication du port d'attache si l'aéronef est un ballon dirigeable.

4° La description de l'aéronef;

5° L'indication des marques d'identification données par le constructeur;

6° Les lettres et le numéro distinctifs donnés par le préfet dans les conditions qui seront fixées par le ministre des travaux publics;

7° Les nom, domicile et nationalité du propriétaire de l'aéronef.

Après avoir procédé à l'immatriculation, le préfet délivre le permis de navigation qui reproduit les mentions du certificat de navigabilité et celles du registre matricule. Sur le permis est apposée la photographie de l'aéronef, s'il s'agit d'un ballon dirigeable ou d'un appareil d'aviation.

Art. 5. — Aucun aéronef ne peut circuler sans porter en caractères apparents, dans les conditions qui seront fixées par le ministre des travaux publics:

1° La lettre F, si l'aéronef appartient à un Français ou à un étranger domicilié en France, ou à une société ayant son siège social en France;

2° Les lettres et numéros distinctifs inscrits sur le registre matricule.

Art. 6. — Le permis de navigation cesse d'être valable et doit être renouvelé en cas de changement entraînant des modifications dans ses énonciations. Le permis qui a cesse d'être valable doit être renvoyé par le titulaire de ce permis au préfet dont il émane, aux fins de radiation à effectuer sur le registre matricule.

Le propriétaire d'un aéronef est également tenu de renvoyer aux fins de radiation son permis de navigation au préfet qui l'a délivré, si l'aéronef a été détruit ou s'il est hors d'usage.

Art. 7. — A toute époque, le service des mines peut visiter les aéronefs admis à circuler.

Les associations dûment habilitées peuvent également visiter les aéronefs dont elles ont garanti la navigabilité; elles doivent communiquer au service des mines le résultat de leurs visites.

S'il est constaté qu'un aéronef ne répond plus aux spécifications du permis de navigabilité, ce permis est retiré par arrêté du préfet sur avis du service des mines, et notification immédiate de cet arrêté est faite au propriétaire de l'appareil.

S'il est reconnu qu'un aéronef n'est pas en bon état d'entretien, le permis peut également être retiré, après une mise en demeure restée sans effet.

Titre II.

De la conduite des aéronefs.

Art. 8. — Les aéronefs ne sont admis à circuler que s'ils ont à bord un pilote pourvu d'un brevet d'aptitude.

Le brevet d'aptitude est délivré par le préfet après examen par le service des mines ou par une société habilitée à cet effet par l'administration.

Ar. 9. — Des brevets différents sont délivrés pour la conduite d'un ballon libre, d'un ballon dirigeable ou d'un appareil d'aviation, et le brevet d'aptitude délivré pour une catégorie d'aéronefs n'habilite pas à conduire un appareil d'une autre catégorie.

Art. 10. — Le brevet d'aptitude contient les nom, prénoms et signalement du titulaire, son lieu et sa date de naissance, sa nationalité et son domicile, ainsi que sa photographie et sa signature.

Il ne peut être accordé à des personnes âgées de moins de dix-huit ans, sauf autorisation spéciale du ministre des travaux publics; il ne peut être délivré qu'à des personnes de bonne moralité.

Le brevet d'aptitude peut être retiré par le préfet, sauf recours au ministre des travaux publics, s'il est évident que les conditions dans lesquelles il a été délivré ne sont plus remplies.

Titre III.

De la circulation des aéronefs.

Art. 11. — Il est interdit aux aéronefs d'atterrir dans les agglomérations, sauf sur les emplacements spécialement désignés par l'autorité municipale.

Il est interdit aux hydroaéroplanes de se poser sur les voies navigables, sections de voies navigables, ports maritimes et dépendances de ces ports qui seront désignés par un arrêté du ministre des travaux publics.

Art. 12. — Sauf autorisation spéciale, il est défendu aux aéronefs de passer au-dessus des zones interdites. Ces zones sont énumérées par un décret qui en définit les limites et qui est inséré au Journal officiel.

Art 13. — Tout aéronef qui s'engage sans autorisation au-dessus d'une zone interdite est tenu d'atterrir dès qu'il y est invité, et s'il y a impossibilité de le faire immédiatement, dès qu'il le peut.

Art. 14. — L'administration arrêtera les modes d'avertissements qui pourront être employés pour prévenir un aéronef qu'il est au-dessus d'une zone interdite et pour l'inviter à atterrir.

Art. 15. — Sauf autorisation spéciale du ministre de l'intérieur, le transport, par aéronefs, des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, est interdit.

Cette autorisation ne sera valable pour le transport des pigeons voyageurs qu'avec l'assentiment du ministre de la guerre ou de la marine quand l'aéronef sera autorisé à passer au-dessus des zones interdites.

Art. 16. — Le transport et l'usage des appareils de photographie sont interdits, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Cette autorisation ne sera valable qu'avec l'assentiment du ministre de la guerre ou de la marine quand l'aéronef sera autorisé à passer au-dessus des zones interdites.

Art. 17. — Les aéronefs ne peuvent avoir à leur bord des appareils radiotélégraphiques ou radiotéléphoniques qu'à la condition d'y avoir été autorisés par le ministre des travaux publics, après avis de la commission interministérielle de télégraphie sans fil.

Titre IV.

Des règles à observer lors ou départ, de l'atterrissage et en cours de route.

Art. 18. — Sans préjudice de l'accomplissement des formalités fiscales, les aéronefs doivent avoir à bord, pour circuler, leur permis de navigation, ainsi que les brevets du personnel obligé d'en être muni.

Il est tenu en outre un livre de bord.

Ces documents doivent être présentés à toute réquisition de l'autorité publique.

Art. 19. — Le livre de bord doit contenir les indications suivantes: la catégorie à laquelle appartient l'aéronef, le lieu et le numéro d'immatriculation, le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire.

Art. 20. — Sont portés sur le livre de bord pour chaque ascension:

1° Le nom, la nationalité, le domicile du pilote et des hommes d'équipage, ainsi que les noms des voyageurs;

2° L'indication de la marche suivie en plan et en altitude, toutes les fois que les circonstances le permettront; pour les ballons dirigeables, la marche en plan est indiquée sur une carte et la marche en altitude l'est à l'aide d'un barographe qu'ils sont tenus d'avoir à bord;

3° L'indication de tous les événements intéressants, notamment les escales et les accidents survenus à l'aéronef, à l'équipage et aux autres voyageurs.

Les mentions ci-dessus énumérées sont portées sur le livre de bord, autant que possible au cours de l'ascension ou, en cas d'empêchement, aprés l'ascension et dans un délai maximum de douze heures.

Art. 21. — Pour les appareils d'aviation, les indications relatives au personnel, aux points de départ et d'arrivée, aux escales et aux accidents sont seules exigées.

Art. 22. — Le livre de bord doit être conservé pendant deux ans après la dernière inscription et être représenté à toute réquisition de l'autorité publique.

Art. 23. — Les repésentants de l'autorité publique peuvent visiter tout aéronef pour exercer les droits de police et de surveillance fiscale.

Art. 24. — Quand un aéronef arrive de l'étranger, le pilote doit immédiatement prévenir le maire de la localité du point d'atterrissage, qui veille à ce que le chargement, s'il y a lieu, ne puisse être distrait, ni le matériel emporté avant que les agents du fisc n'aient pu procéder aux vérifications et aux opérations nécessaires.

Art. 25. — La circulation aérienne doit être effectuée en conformité du règlement spécial annexé au présent décret et concernant notamment:

Les feux;

Les signaux phoniques;

Les règles de route et de manœuvres;

Les signaux d'atterrissage et de détresse;

L'emploi du lest.

Art. 26. — En cas de danger couru par un aéronef, les autorités locales doivent prendre les mesures en leur pouvoir pour lui prêter assistance.

Art. 27. — Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale; si l'épave est trouvée en mer, la déclaration doit être faite à l'autorité du premier port où le navire aborde.

Titre V.

Des aéronefs publics.

Art. 28. — Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service de l'Etat et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire à ce dûment commissionné.

Art. 29. — Les dispositions du présent règlement sont applicables aux aéronefs publics, à l'exception des articles 2 à 10 et 17 à 23.

Les conditions techniques applicables aux appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques placés à bord des aéronefs publics sont fixées par le ministère intéressé, après avis de la commission interministérielle de télégraphie sans fil.

Art. 30. — Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs publics placés sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme et qui

ont à bord un certificat établissant leur caractère militaire. Les dispositions mentionnées aux articles 12 à 16 ne leur sont pas applicables.

Art. 31. — Les aéronefs publics portent comme seule marque un signe distinctif, qui est différent pour les aéronefs militaires et pour ceux dépendant des autres administrations publiques.

Art. 32. — La circulation en France des aéronefs militaires étrangers est interdite.

Titre VI.

Dispositons diverses.

Art. 33. — Ne sont pas soumis aux dispositions des titres I et II et des articles 18 à 22, 24, 26 et 27 du titre IV, les aéronefs évoluant au-dessus de l'aérodrome auquel ils sont attachés, tant que ces évolutions ne donnent pas lieu à spectacle public.

Pour les aéronefs évoluant en dehors des aérodromes dans les régions agréées par l'administration des travaux publics comme champs d'expérience, les titres I et II et les articles 18 à 22 du titre IV ne sont pas applicables.

Toutefois, les appareils affectés, dans les aérodromes et les champs d'expérience, à l'instruction en plein vol des élèves pilotes doivent être pourvus du permis de navigation prévu au titre I du présent décret. Les autres appareils susceptibles d'être utilisés pour des évolutions, de quelque nature que ce soit, doivent porter un signe distinctif de l'aérodrome auquel ils sont attachés. Le propriétaire de l'aérodrome doit porter à la connaissance de l'administration le signe distinctif choisi par lui.

Art. 34. — Les évolutions d'aéronefs, lorsqu'elles constituent des spectacles publics, ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du préfet, après avis du maire.

Pour les épreuves comportant un trajet au-dessus de la pleine campagne et organisées à date fixe, l'autorisation sera donnée après avis des maires des communes où doivent avoir lieu les départs, les escales et les arrivées, par le préfet du département si un seul département est intéressé, par le ministre de l'intérieur en cas contraire.

Pour ces épreuves, comme pour les spectacles publics, la demande doit être faite, sauf le cas d'urgence, un mois au moins à l'avance, afin de permettre à l'autorité compétente de prendre dans l'intérêt public toutes les mesures nécessaires.

Aucune autorisation ne peut être accordée que sous réserve de l'engagement pris par le pétitionnaire de supporter les frais de surveillance et tous autres frais occasionnés à l'administration par l'épreuve.

Le pétitionnaire doit, à cet effet, déposer une consignation préalable.

Art. 35. — Est abrogé le décret du 21 novembre 1911.

Art. 36. — Les ministres des travaux publics, de l'intérieur, des finances, de la guerre et de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel et inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 17 décembre 1913.

R. Poincaré.

Par le Président de la République:

Le ministre de l'intérieur, René Renoult.

Le ministre des travaux publics, Fernand David.

Le ministre des finances, J. Caillaux.

Le ministre de la guerre, J. Noulens.

Le ministre de la marine, Monis.

Annexe.

Règlement de la circulation aérienne.

I.

Règles concernant les feux.

Art. 1er. — Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et, pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun feu pouvant être pris pour un des feux prescrits.

Feux que doivent porter les ballons dirigeables.

Art. 2. — Un ballon dirigeable faisant route, c'est-à-dire ayant une vitesse propre, doit porter:

a) A l'avant, un feu blanc brillant disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 220°, soit 110° de chaque côté de l'aéronef à partir de l'avant.

b) A droite, un feu vert établi de manière a projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-a-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers du côté droit.

c) A gauche, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, du côté gauche.

d) Les trois feux blanc, vert et rouge, devront être visibles dans chaque plan vertical correspondant à leurs zones respectives dans toute direction comprise entre la verticale, vers le bas, et une ligne se rapprochant autant que possible de la verticale et faisant un angle d'au moins 30° avec l'horizontale, vers le haut.

e) Les feux de côté, vert et rouge, devront être munis d'écrans disposés de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue du côté opposé.

f) Le feu blanc doit être visible à une distance d'au moins 4 kilomètres, lex feux vert et rouge à une distance d'au moins 2 kilomètres, par nuit noire et atmosphère pure.

g) Un ballon dirigeable devra, en outre, avoir les moyens de montrer occasionnellement un feu blanc arrière, s'il est rattrapé par un autre aéronef.

Feux des appareils d'aviation.

Art. 3. — Les règles relatives aux feux sont applicables, en principe, aux appareils d'aviation. Toutefois, par une mesure de tolérance temporaire, ils ne sont astreints qu'à porter un seul fanal, disposé de manière à montrer un feu vert à droite et un feu rouge à gauche.

Les angles de visibilité, dans le plan horizontal, doivent être ceux prévus pour les ballons dirigeables. En ce qui concerne les angles de visibilité dans le plan vertical et le minimum de visibilité des feux, il est simplement recommandé de se rapprocher autant que possible des règles qui ont été prescrites pour les ballons dirigeables.

Feu des ballons libres.

Art. 4. — Les ballons libres doivent avoir, prêt à servir, un fanal à feu blanc et le montrer à l'approche d'un autre aéronef.

II.

Signaux phoniques.

Art. 5. — a) Par les temps de brouillard, de brume, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluies, les ballons dirigeables doivent, tant de jour que de nuit, faire usage de signaux phoniques puissants discontinus.

b) Dans les mêmes conditions, les ballons libres devront faire usage de signaux analogues lorsqu'ils seront dans le voisinage d'aéronefs à moteur.

c) Les règles ci-dessus ne sont applicables aux appareils d'aviation que dans la mesure du possible.

III.

Règles de route et de manœuvre.

Art. 6. — Les aéronefs à moteur doivent toujours s'écarter des ballons libres; les aéroplanes doivent toujours s'écarter des ballons dirigeables.

Art. 7. — Un aéronef à moteur doit toujours es tenir à une distance d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef.

Art. 8. — Lorsque de aéroplanes se trouvent à des niveaux différents de moins de 100 mètres, ils doivent s'éviter dans le sens horizontal comme s'ils étaient à la même hauteur.

Art. 9. — Si deux aéroplanes suivent ou à peu près la même direction, avec des vitesses différentes, celui qui est en arrière, s'il est le plus rapide, doit manœuvrer pour s'écarter de l'autre., dans le sens horizontal, en obli-

quant à gauche. S'il juge utile de manœuvrer dans le sens vertical, il ne peut le faire qu'en montant.

Art. 10. — Si deux aéroplanes suivent des routes obliques, l'une par rapport à l'autre, l'aéroplane qui voit l'autre à sa droite doit manœuvrer dans le sens horizontal en obliquant à gauche. Quant à l'autre aéroplane, s'il juge utile de manœuvrer, il ne peut le faire que de manière à augmenter l'écartement des deux aéroplanes.

Art. 11. — Si les aéroplanes suivent des directions opposées ou à peu près opposées, chacun d'eux doit obliquer à gauche.

Art. 12. — Les ballons dirigeables doivent se conformer entre eux aux prescriptions des articles 8 à 11.

Art. 13. — Lorsqu'un ballon dirigeable a stoppé volontairement, il doit montrer une boule noire très apparente; il reste dans ce cas soumis aux mêmes règles que les aréonefs en marche.

S'il n'est plus maître de sa manœuvre pour cause d'avarie, il doit montrer deux boules noires trés apparentes placées verticalement l'une au-dessus de l'autre. Dans ce cas, il est assimilable aux ballons libres.

La nuit, dans les deux cas, il ne montre que le feu blanc et est assimilable aux ballons libres.

IV.

Signaux d'atterrissage et de détresse.

Art. 14. — Lorsqu'un ballon dirigeable se dispose à atterrir, il doit:

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge de forme triangulaire.

De nuit, faire clignoter ou agiter un feu blanc, en maintenant allumés ses feux de côté.

Art. 15. — a) En cas de détresse au-dessus des terres comme au-dessus de la mer, un ballon dirigeable doit, dans la mesure du possible:

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et montrer les deux boules noires superposées prévues à l'article 14;

De nuit, faire agiter ou clignoter un feu blanc, en éteignant ses feux de côté;

De jour comme de nuit, il peut, en outre, faire usage d'un signal phonique.

b) Un ballon libre en détresse doit:

De jour, montrer sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire, et, la nuit, agiter un feu blanc.

Il peut, en outre, de jour comme de nuit, faire usage d'un signal phonique.

V.

Emploi du lest.

Art. 16. — Il est interdit d'employer d'autre lest que du sable très fin ou de l'eau.

8. Holland.

Zitting 1911—1912. 168.

Voorloopige regeling van het verkeer met vliegtuigen en luchtschepen (Luchtvaartwet).

Gesetz betreffend die vorläufige Regelung des Verkehrs mit Flugzeugen und Luftschiffen (Luftfahrtgesetz).

Wij Wilhelmina, Bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranie-Nassau, Enz., Enz., Enz., A

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het noodig is bij de weg het verkeer met vliegtuigen en luchtschepen voorloopig te regelen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overlet der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

1. Onze met de uitvoering van deze wet belaste Minister is bevoegd besturen van hier te lande gevestigde, rechtspersoonlijkheid bezittende vereenigingen, die bevordering van het verkeer met vliegtuigen en luchtschepen ten doel hebben, te machtigen tot het afgeven van bewijzen van geschiktheid tot het besturen van vliegtuigen of luchtschepen.

De beschikkingen, waarbij eene machtiging wordt verleend of ingetrokken, worden bekend gemaakt in de Staatscourant en in het Algemeen Politieblad.

2. En bewijs van geschiktheid kan alleen worden afgegeven aan hem, die den leeftijd van achttien jaren heeft bereikt, en naar genoegen van het betrokken bestuur heeft doen blijken van zijne geschiktheid tot het besturen van vliegtuigen of luchtschepen.

Door Ons worden bij algemeenen maatregel van bestuur voorschriften

1. Unser mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragter Minister ist befugt, Vorstandschaften von hiesigen die Rechte einer juristischen Person besitzenden Vereinigungen, die die Förderung des Verkehrs mit Flugzeugen und Luftschiffen zum Zweck haben, zur Abgebung von Fähigkeitsbeweisen zwecks Lenken von Flugzeugen und Luftschiffen, zu ermächtigen. Die Verfügungen, wobei eine Ermächtigung erteilt oder eingezogen wird, werden bekannt gemacht im Staatscourant und allgemeinen Polizeicourant.

2. Ein Fähigkeitsbeweis kann nur dann abgegeben werden an die, die das Alter von 18 Jahren erreicht haben, und die zur Zufriedenheit der betreffenden Verwaltung von ihrer Fähigkeit zum Lenken von Fahrzeugen oder Luftschiffen Beweise abgelegt haben. Durch uns werden auf dem Verwaltungswege Vorschriften erlassen bezüglich der

gegeven omtrent de wijze, waarop afgegeven bewijzen hunne geldigheid verliezen ten aanzien van hen, die niet meer geschikt worden geacht tot het besturen van vliegtuigen of luchtschepen.

3. Voorschriften omtrent de modellen der bewijzen van geschiktheid en de bekendmaking van het afgeven en het ongeldig worden dier bewijzen worden door Onzen Minister voornoemd gegeven en in de Staatscourant bekend gemaakt.

4. Aanwijzing van vliegvelden geschiedt door Ons.

Eene beschrijving van het vliegveld met plattegrond, waarop de grenzen der vliegbaan, de aangrenzende voor toeschouwers verboden strooken daaronder begrepen, nauwkeurig zijn aangegeven, wordt ter provinciale griffie gedurende dertig dagen ter inzage van een ieder nedergelegd, waarvan vooraf openbare kennisgeving geschiedt in de Staatscourant en in een door Gedeputeerde Staten aan te wijzen dagblad of dagbladen. De kosten komen ten laste van den aanvrager.

Na verloop van den termijn wordt op bij de kennisgeving aan te wijzen plaats en uur ten overstaan van eene commissie uit Gedeputeerde Staten gelegenheid gegeven tot het inbrengen van bezwaren, waarvan proces-verbaal wordt opgemaakt.

Het proces-verbaal wordt met de schriftelijke bezwaren, zoo deze ingekomen zijn, en het advies der commissie opgezonden aan Onzen Minister voornoemd.

Weise, in welcher abgegebene Fähigkeitsbeweise ihre Gültigkeit verlieren, für diejenigen Leute, die nicht mehr zum Lenken von Flugzeugen oder Luftschiffen als fähig erachtet werden können.

3. Vorschriften bezüglich des Schemas der Beweise der Fähigkeit und die Bekanntmachung des Erteilens und das Ungültigwerden dieser Beweise werden durch unseren Minister gegeben und im Staatscourant bekannt gemacht.

4. Anweisung von Flugfeldern geschieht durch uns.

Eine Beschreibung des Flugfeldes mit Grundriss, auf welchem die Grenzen der Flugbahn, worunter auch die angrenzenden für Zuschauer verbotenen Ländereien begriffen werden, genau angegeben sind, werden auf der provinzialen Gerichtsschreiberei während 30 Tage zur Einsicht für jeden deponiert, von welcher Deponierung öffentlich Kenntnis gegeben wird im Staatscourant und in einer durch die Kammer anzuweisenden Zeitung oder Zeitungen. Die Kosten hat der Antragsteller zu tragen.

Nach Ablauf des Termins wird an der in der Bekanntmachung anzugebenden Stelle und Stunde im Beisein einer Kommission von Staatsräten Gelegenheit gegeben, Bedenken und Beschwerden vorzubringen, wovon Protokoll aufgenommen wird.

Das Protokoll wird mit den schriftlich eingereichten Beschwerden und dem Gutachten der Kommission an unseren Minister gesandt.

Over de bezwaren wordt door Ons, den Raad van State, afdeeling voor de geschillen van bestuur, gehoord, beslist.

De beschrijving met plattegrond wordt ann Ons besluit gehecht.

Wordt intrekking van eene aanwijzing overwogen, dan geschiedt daarvan openbare kennisgeving in de Staatscourant en in een door Gedeputeerde Staten aen te wijzen dagblad of dagbladen, en vinden na verloop van dertig dagen het derde, vierde en vijfde lid overeenkomstige toepassing.

Onze besluiten, waarbij eene aanwijzing wordt gedaan of ingetrokken, worden bekend gemaakt in de Staatscourant en in het Algemeen Politieblad.

5. Het is den bestuurder van een vliegtuig of luchtschip verboden, tenzij aan hem een bewijs van geschiktheid is afgegeven en dit bewijs niet zijne geldigheid heeft verloren:

a) het vliegtuig of luchtschip in de open lucht te doen voortbewegen elders dan op of boven de vliegbaan van een door Ons aangewezen vliegveld;

b) aan eene vertooning of een wedstrijd met vliegtuigen of luchtschepen deel te nemen.

Het eerste lid is niet van toepassing ten aanzien van luchtschepen, bestuurd onder onmiddellijk toezicht van een houder van een geldig bewijs van geschiktheid. Deze houder wordt alsdan geacht de bestuurder te zijn in den zin dezer wet.

6. Het is den bestuurder van een vliegtuig of luchtschip verboden het

Über die Beschwerden wird durch uns, den Staatsrat Abteilung für Verwaltungsstreitigkeiten gehört habend, entschieden.

Die Beschreibung nebst Grundrisswird unserem Beschluss beigefügt.

Wird das Einziehen einer Anweisung in Erwägung gezogen, dann geschieht vorher öffentliche Bekanntmachung im Staatscourant, und finden nach Ablauf von 30 Tagen der, 3., 4. und 5. Abschnitt entsprechende Anwendung.

Unsere Beschlüsse, nach denen eine Anweisung gegeben oder eingezogen wird, werden bekannt gemacht im Staatscourant und im allgemeinen Polizeiblatt.

5. Es ist dem Lenker eines Flugzeuges oder Luftschiffes verboten, es sei denn, dass an ihn ein Fähigkeitsbeweis abgegeben wurde, und dieser Beweis nicht seine Gültigkeit verloren hat:

a) das Flugzeug oder Luftschiff in der freien Luft fortzubewegen anders als auf oder über der Flugbahn eines durch uns angewiesenen Flugfeldes;

b) an einem Schauflug oder einem Wettstreit mit Flugzeugen oder Luftschiffen teilzunehmen.

Der erste Abschnitt ist nicht anzuwenden auf Luftschiffe gelenkt unter unmittelbarer Aufsicht eines Inhabers eines gültigen Fähigkeitsbeweises. Dieser Inhaber wird alsdann als der Lenker im Sinne dieses Gesetzes betrachtet.

6. Es ist dem Lenker eines Flugzeuges oder Luftschiffes verboten,

vliegtuig of luchtschip in de open lucht te doen voortbewegen op of boven eenig terrein, dat bij in de Staatscourant en in het Algemeen Politieblad geplaatste beschikking van Onzen Minister voornoemd voordurend of voor een daarbij te bepalen tijd in het belang der openbare orde of veiligheid is onttrokken aan het verkeer met vliegtuigen of luchtschepen.

7. Het is verboden eene vertooning of een wedstrijd met vliegtuigen te houden of aan zoodanige vertooning of wedstrijd deel te nemen elders dan op of boven de vliegbaan van een door Ons aangewezen vliegveld. Van dit verbod kan door Onzen Minister voornoemd ontheffing worden verleend.

8. Het is den bestuurder van en vliegtuig of luchtschip verboden het vliegtuig of luchtschip in de open lucht te doen voortbewegen op zoodanige wijze, dat de openbare orde of veiligheid wordt verstoord of in gevaar gebracht.

9. Op de eerste vordering van de in art. 15 genoemde ambtenaren is de bestuurder van een vliegtuig of luchtschip verpflicht het aan hem afgegeven bewijs van geschiktheid te vertoonen.

10. In het belang de openbare orde of veiligheid kunnen verdere voorschriften ter regeling van het verkeer met vliegtuigen en luchtschepen, alsmede voorschriften ter regeling van het verkeer met niet-bestuurbare luchtschepen (zoogenaamde luchtballons), door Ons bij algemeenen maatregel van bestuur worden gegeven.

das Flugzeug oder Luftschiff in der offenen Luft fortzubewegen auf oder über einem Terrain, das durch eine im Staatscourant und im allgemeinen Polizeiblatt erschienenen Verfügung unseres Ministers fortdauernd oder für eine bestimmte Zeit im Interesse der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit dem Verkehr mit Flugzeugen oder Luftschiffen entzogen ist.

7. Es ist verboten, einen Schauflug oder einen Wettstreit mit Flugzeugen zu halten, oder an einem solchen Schauflug oder Wettstreit teilzunehmen anderswo als auf oder über der Flugbahn eines durch uns angewiesenen Flugfeldes. Von diesem Verbot kann durch unseren Minister Befreiung erteilt werden.

8. Es ist dem Leiter eines Flugzeuges oder Luftschiffes verboten, das Flugzeug oder Luftschiff in der freien Luft fortzubewegen auf solche Weise, dass die öffentliche Ordnung oder Sicherheit gestört, oder in Gefahr gebracht wird.

9. Auf das erste Ersuchen der in Art. 15 genannten Beamten ist der Lenker eines Flugzeuges oder Luftschiffes verpflichtet, den ihm behändigten Fähigkeitsbeweis vorzuzeigen.

10. Im Interesse der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit können weitere Vorschriften zur Regelung des Verkehrs mit Flugzeugen und Luftschiffen, als auch Vorschriften zur Regelung des Verkehrs mit nicht lenkbaren Luftschiffen (sog. Luftballons) durch uns im Verwaltungswege erlassen werden.

In dezen algemeenen maatregel van bestuur kan worden bepaald dat aan bestuurders van vliegtuigen of luchtschepen in's Rijksdienst bewijzen van geschiktheid van Rijkswege zullen worden afgegeven, in welk geval deze bewijzen worden geacht te zijn afgegeven volgens art. 1, eerste lid, en art. 2.

11. Overtreding van art. 5, art. 6, art. 7 en art. 8 wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste een jaar of geldboete van ten hoogste drieduizend gulden.

Overtreding van art. 9 wordt, voor zooveel daartegen niet bij het Wetboek van Strafrecht is voorzien, gestraft met geldboete van ten hoogste vijf en twintig gulden.

12. Op overtreding van den krachtens art. 10 vastgestelden algemeenen maatregel van bestuur wordt daarbij geen andere of hoogere straf gesteld dan hetzij van hechtenis van ten hoogste vier maanden of geldboete van ten hoogste duizend gulden, hetzij van geldboete van ten hoogste duizend gulden.

13. De bij art. 11 en krachtens art. 12 strafbar gestelde feiten worden beschouwd als overtredingen.

14. Bij veroordeeling van den bestuurder van een vliegtuig of luchtschip wegens overtreding van art. 5, art. 6, art. 7 en art. 8 kan hem de bevoegdheid, vliegtuigen of luchtschepen te besturen, voor ten hoogste drie jaren worden entzegd.

In dit geval verliest een aan den veroordeelde afgegeven bewijs van geschiktheid zijne geldigheid, zoodra de veroordeeling onherroepelijk is

Auf dem Verwaltungswege kann bestimmt werden, dass an Lenker von Flugzeugen oder Luftschiffen im Reichsdienst Fähigkeitsbeweise von Reichswegen abgegeben werden sollen. In diesem Falle werden diese Beweise betrachtet als abgegeben laut Artikel 1 erster Abschnitt und Artikel 2.

11. Übertretung von Art. 5, 6, 7 und 8 wird bestraft mit Gefängnis von höchstens einem Jahre, oder Geldbusse von höchstens 3000 Gulden.

Übertretung von Art. 9 wird, sofern hierbei nicht das Strafgesetzbuch in Betracht kommt, mit einer Geldbusse von höchstens 25 Gulden bestraft.

12. Bei der Übertretung der laut Art. 10 im Verwaltungswege festgestellten Verordnung wird keine andere oder höhere Strafe bestimmt als entweder Gefängnis von höchstens 4 Monaten und Geldbusse von höchstens 1000 Gulden oder aber von Geldbusse von höchstens 1000 Gulden allein.

13. Die laut Art. 11 und 12 unter Strafe gestellten Tatsachen werden als Übertretung betrachtet.

14. Bei Verurteilung des Führers eines Flugzeuges oder Luftschiffes wegen Übertretung von Art. 5, 6, 7 und 8 kann ihm die Befugnis, Flugzeuge oder Luftschiffe zu lenken, für höchstens drei Jahre entsagt werden.

In diesem Falle verliert ein an den Verurteilten abgegebener Fähigkeitsbeweis seine Gültigkeit, sobald die Verurteilung unwiderruflich ge-

geworden of de opgelegde boete is betaald. De betrokken ambtenaar van het Openbaar Ministerie doet van het een of het ander onverwijld mededeeling aan Onzen Minister voornoemd, die daarvan aankondiging doet in de Staatscourant en in het Algemeen Politieblad.

15. Met de opsporing van de overtredingen van deze wet en van den krachtens art. 10 vastgestelden algemeenen maatregel van bestuur zijn, behalve de bij art. 8 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen personen, belast de maréchaussée, alle ambtenaren van Rijks- en gemeentepolitie en de ambtenaren der invoerrechten en accijnzen, dienstdoende binnen den afstand van de Rijksgrens, aangewezen ingevolge art. 177 der wet van 26 Augustus 1822 (Staatsblad No. 38), laatstelijk gewijzigd bij de wet van 1 Juli 1909 (Staatsblad No. 251).

16. De in art. 15 genoemde ambtenaren zijn bevoegd hetgeen in strijd met deze wet of met den krachtens art. 10 vastgestelden algemeenen maatregel van bestuur geschiedt of dreigt te geschieden, zoo mogelijk op kosten der overtreders feitelijk beletten.

17. Ingeval van staat van oorlog of staat van beleg en bijaldien door Ons wordt verklaard, dat een toestand aanwezijg is, als bedoeld bij art. 1 onder 1) en 2), der wet van 23 Mei 1899 (Staatsblad No. 128) is deze wet niet van toepassing op vliegtuigen en luchtschepen met militaire bestuurders, of op vliegtuigen en luchtschepen bestuurd

worden ist, oder die auferlegte Geldbusse bezahlt wurde. Der betreffende Beamte des öffentlichen Ministeriums macht dem Minister sofort entsprechende Mitteilung, worauf dieser im Staatscourant und im allgemeinen Polizeiblatt Bekanntmachungen erlässt.

15. Mit der Behandlung der Übertretungen dieses Gesetzes und der Bestimmungen des laut Art. 10 festgestellten Verwaltungsweges sind ausser den durch Art. 8 des Strafgesetzbuches angewiesenen Personen die Grenzwächter, alle Beamten von Reichs- und Gemeindepolizei und die Beamten der Einfuhrrechte und Akzise, die innerhalb der Reichsgrenze Dienste tun, laut Art. 177 des Gesetzes vom 26. Aug. 1822 (Staatsblatt No. 38) geändert durch Gesetz vom 1. Juli 1909, (Staatsblatt No. 251) angewiesen.

16. Die in Art. 15 genannten Beamten sind befugt, dasjenige, was im Widerstreit mit diesem Gesetz oder den laut Art. 10 festgestellten Verwaltungsmassregeln geschieht, oder zu geschehen droht, so möglich auf Kosten der Übertreter durch die Tat zu verhindern.

17. Im Falle, dass der Kriegszustand und Belagerungszustand erklärt wird, resp. durch uns erklärt wird, dass ein Zustand vorhanden ist, wie umschrieben durch Art. 1 unter 1 und 2 des Gesetzes vom 23. Mai 1899, dann ist dieses Gesetz nicht anwendbar auf Flugzeuge und Luftschiffe mit Militärpersonen als Lenker, oder auf Flugzeuge und

door niet militaire bestuurders, voor zooveel deze vliegtuigen of luchtschepen worden gebezigd ten behoeve van 's Rijks dienst.

18. Bewijzen van geschiktheid, in het buitenland afgegeven door het daar bevoegd gezag, of door daar gevestigde vereenigingen, welke door het daar bevoegd gezag tot deze afgifte zijn gemachtigd, kunnen door Onzen Minister voornoemd worden erkend, in welk geval deze bewijzen worden geacht te zijn afgegeven volgens art. 1 eerste lid, en art. 2.

De beschikkingen, waarbij eene erkenning wordt verleend of ingetrokken, worden bekend gemaakt in de Staatscourant en in het Algemeen Politieblad.

19. Behoudens het bepaalde bij art. 10 eerste lid, zijn de bepalingen dezer wet betreffende luchtschepen niet van toepassing op niet-bestuurbare luchtschepen (zoogenaamde luchtballons).

20. Zoolang de algemeene maatregel van bestuur, bedoeld bij art. 2, tweede lid, niet in werking is getreden, kan eene volgens art. 1 eerste lid, te verleenen machtiging mede betreffen het ingeldig verklaren van afgegeven bewijzen van geschiktheid ten aanzien van hen, die niet meer geschikt worden geacht tot het besturen van vliegtuigen of luchtschepen.

21. Terreinen, welke bij het in werking treden dezer wet in gebruik zijn voor het houden van vliegoefeningen, kunnen, zoolang zij niet ingevolge art. 4 als vliegveld zijn

Luftschiffe gelenkt durch nichtmilitärische Lenker, sofern diese Flugzeuge oder Luftschiffe im Dienst des Reiches gebraucht werden.

18. Fähigkeitsbeweise, im Ausland abgegeben durch die dazu befugte Behörde oder durch dort befindliche Vereinigungen, welche durch die dort zuständige Behörde zum Erteilen ermächtigt sind, können durch unseren Minister anerkannt werden, in welchem Falle diese Beweise betrachtet werden als abgegeben laut Art. 1 erster Abschnitt und Art. 2.

Die Verfügungen, wobei eine Anerkennung gegeben oder eingezogen wird, werden bekannt gemacht im Staatscourant und im allgemeinen Polizeiblatt.

19. Ausgenommen die Bestimmungen des Art. 10 erster Abschnitt sind die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht in Anwendung zu bringen auf nicht lenkbare Luftschiffe, sogen. Luftballons.

20. Solange die auf dem Verwaltungswege erlassene Massregel umschrieben in Art. 2 zweiter Abschnitt nicht in Kraft getreten ist, kann eine laut Art. 1 1. Abschnitt verliehene Ermächtigung mitbetreffend das Ungültigerklären abgegebener Beweise von Fähigkeit für diejenigen, die nicht mehr als fähig erachtet werden können zum Lenken von Flugzeugen oder Luftschiffen, angewandt werden.

21. Terrains, welche bei Inkrafttreten dieses Gesetzes im Gebrauch sind zum Abhalten von Fliegübungen, können, solange sie nicht laut Artikel 4 als Flugfeld an-

aangewezen, door Onzen Minister voornoemd voor de toepassing van art. 5, eerste lid, letter a, worden gelijkgesteld met door Ons aangewezen vliegvelden.

22. Alle stukken, verzoekschriften en beschikkingen, opgemaakt tengevolge van dese wet, zijn vrij van het recht van zegel en van de formaliteit van registratie en worden kostenloos uitgereikt.

23. Deze wet kan worden aangehaald onder den titel „Luchtvaartwet".

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, ann de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

gewiesen sind durch unseren Minister durch Anwendung von Art. 5a mit durch uns angewiesenen Flugfeldern gleichgestellt werden.

22. Alle Stücke, Ersuchen und Verfügungen, erlassen in diesem Gesetz sind frei von Stempelrecht und von der Formalität der Registrierung und werden kostenlos ausgegeben.

23. Dieses Gesetz kann zitiert werden unter dem Titel Luftfahrtgesetz.

Es wird befohlen, dass dasselbe im Staatsblatt bekannt gegeben werden soll, und dass alle Ministerialabteilungen, Behörden, Kollegien und Beamten, die es angeht, auf die genaue Ausführung achten sollen.

Gegeven De Minister van Waterstaat.

9. Connecticut.

Public Acts, 1911.

(Substitute for Senate Bill 37)

Chapter 86.

An Act.

Concerning the Registration Numbering, and Use of air Ships, and the Licensing of Operators thereof.

Ein Gesetz betreffend die Registrierung, Numerierung und den Gebrauch von Luftfahrzeugen und die Erlaubniserteilung an Luftfahrer.

Be it enacted by the Senate and House of Representatives in General Assembly convened:

Section 1. The term „air ship" as used in this act shall include every kind of vehicle or structure intended for use as a means of transporting passengers or goods, or both, in the air; the term „aeronaut" shall include every person who, being in or upon an air ship or anything attached thereto, undertakes to direct its ascent, course, or descent in the air or the ascent, course,or descent in the air of anything attached to such air ship; the word „fly" or the word „voyage" shall include every kind of locomotion by an air ship.

1. Der Ausdruck Luftfahrzeug, wie er angewandt wird in diesem Gesetz, wird einschliessen jede Art von Beförderungsmittel oder Bau, vorgesehen für den Gebrauch als Mittel zur Beförderung von Passagieren oder Waren oder von beiden in der Luft. Der Ausdruck Luftfahrer wird in sich schliessen jede Person, welche sich entweder in oder auf einem Luftfahrzeug befindet, oder demselben beigegeben ist, und welche unternimmt, zu leiten seinen Aufstieg, seine Fahrt oder seinen Abstieg in der Luft oder den Aufstieg, die Fahrt oder den Abstieg in der Luft von jemandem, der solch einem Luftfahrzeug beigegeben ist. Das Wort Flug oder das Wort Reise wird in sich schliessen jede Art von Fortbewegung durch ein Luftfahrzeug.

Section 2. No air ship shall be flown from any point in this state or to any point in this state unless said air ship is registered as provided by section three of this act, except as provided by section nine hereof.

2. Kein Luftfahrzeug darf fliegen von irgend einem Punkt in diesem Staate oder nach irgend einem Punkt in diesem Staate, es sei denn, dass genanntes Luftfahrzeug eingetragen ist in der Weise, wie dies

Section 3. Every owner of one or more air ships, kept in this state shall file, annually, in the office of the secretary of the state, upon a blank furnished by the secretary, a statement of his name, residence, and post-office address, and a description of each air ship owned by him, and shall give such other information pertaining thereto as shall be required by the secretary; and said secretary shall register each such air ship, assigning to it a distinguishing number, and shall thereupon issue to such owner a certificate of registration which shall contain the name, place of residence, and post-office address of such owner, the number assigned to such air ship, and such further information as said secretary may determine. Such certificate shall at all times be carried upon such air ship and shall be subject to examination, upon demand, by any proper officer. An appilicant for the registration of an air ship who does not file his application until after the first day of June in any year shall be entitled to a pro-rata reduction in the fee for such registration, calculated to the first day of the month in which application is made. Upon the transfer of ownership of any air ship its registration shall expire, and the person in whose name such air ship is registered shall fortwith return the certificate of registration to the secretary, with a written notice

durch Artikel 3 dieses Gesetzes festgesetzt ist und ausgenommen das, was bestimmt ist durch Artikel 9.

3. Jeder Eigentümer eines oder mehrerer Luftfahrzeuge, die er in diesem Staate besitzt, muss jährlich einreichen in dem Büro des Staatssekretärs auf einem Blankoformular, das ihm durch den Sekretär geliefert wird, eine Aufstellung seines Namens, seines Wohnortes und seiner Postadresse und eine Beschreibung von jedem Luftfahrzeug, das ihm gehört. Er wird ferner geben alle solche Auskünfte, die dazu gehören, welche der Sekretär von ihm verlangen wird, und genannter Sekretär wird eintragen jedes dieser Luftfahrzeuge, indem er es mit einer unterscheidenden Nummer bezeichnet, und wird darauf ausgeben an solch einen Besitzer eine Eintragebescheinigung, welche enthalten wird den Namen, den Wohnort und die Postadresse von solch einem Eigentümer, die Nummer, die solch einem Luftfahrzeug gegeben wurde, und alle solche weiteren Angaben, die genannter Sekretär bestimmen mag. Solch eine Bescheinigung muss jederzeit mitgeführt werden auf solch einem Luftfahrzeug und wird der Prüfung unterworfen sein, sofern es verlangt wird, durch jeden angewiesenen Beamten. Ein Bewerber für die Eintragung eines Luftfahrzeuges, welcher seinen Antrag erst nach dem ersten Tage des Juni eines Jahres einreicht, hat das Recht auf eine entsprechende Herabsetzung der Kosten einer solchen Eintragung, welche Kosten berechnet werden,

stating the date of such transfer of ownership and the name, place of residence, and post-office address of the new owner. The registration of every air ship shall expire at midnight on the thirtyfirst day of December in each year.

Section 4. Every air ship shall, at all times when in use or operation within this state, have displayed thereon, in a conspicuous place and in the manner directed by the secretary of the state, a plate or marker bearing, in figures not less than three feet in height, the distinguishing number assigned to said air ship.

Section 5. No person, except as herinaftered, provided, shall direct or operate an air ship or act as aeronaut of any air ship until he shall have obtained from the secretary of the state a license for that purpose as hereinafter provided, except that any person may, without such license, operate an air ship upon or over land or water owned or leased by him or upon or over land or water the owner

bis zum 1. Tage des Monats, in welchem der Antrag eingereicht ist. Bei der Übertragung der Inhaberschaft irgend eines Luftfahrzeuges wird dessen Eintragung erlöschen, und die Person, auf dessen Namen solch ein Luftfahrzeug eingetragen ist, soll weiterhin zurückgeben die Bescheinigung der Eintragung an den Sekretär mit einer schriftlichen Mitteilung, in welcher angegeben wird das Datum einer solchen Übertragung des Eigentümerrechtes, sowie der Name, der Wohnplatz und die Postadresse des neuen Eigentümers. Die Eintragung von jedem Luftfahrzeug wird erlöschen um Mitternacht des 31. Tages des Dezembers in jedem Jahre.

4. Auf jedem Luftfahrzeug muss zu jeder Zeit, wenn es im Gebrauch oder in Tätigkeit innerhalb dieses Staates ist, angebracht sein an einer zweckmässigen Stelle und in der Weise, wie sie durch den Staatssekretär bestimmt wird, eine Platte oder ein Schild, tragend in Zahlen nicht weniger als 3 Fuss hoch die unterscheidende Nummer, die genanntem Luftfahrzeug zuerkannt ist.

5. Keine Person mit Ausnahme der nachstehend bestimmten soll leiten oder operieren mit einem Luftfahrzeug, oder handeln als ein Führer irgend eines Luftfahrzeuges, bis er erhalten haben wird von dem Staatssekretär eine Erlaubnis zu diesem Zweck, wie nachstehend beschrieben. Mit Ausnahme dessen, dass eine Person ohne solch eine Erlaubnis fahren darf mit einem Luftfahrzeug auf oder über dem Land

of which has given written permission to such person to so operate thereon or thereover. No such license shall be issued until said secretary has examined the applicant therefor, or caused him to be examined by one or more competent persons, in such manner as said secretary, may determine and said secretary is satisfied that the applicant is a proper person to receive such license, except that said secretary may issue, without examination, a license to any aeronaut holding a license from any association of individuals or societies formed for the purpose of promoting the science of aeronautics or aviation, if the standing and character of such association is such that the secretary is satisfied that such license has been issued after due examination and deliberation.

Nothing herein contained shall prevent the operating of an air ship by an unlicensed person twenty-one years of age or more, other than a person whose application has been refused or whose license has been suspended or revoked, if accompanied by a

oder dem Wasser gehörend oder gepachtet durch ihn, oder auf oder über dem Land, oder dem Wasser bei dem (Luftfahrzeug) dessen Eigentümer schriftliche Erlaubnis gegeben hat an solch eine Person, darauf oder darüber so zu fahren. Eine solche Erlaubnis wird nicht ausgegeben werden, bis dass genannter Sekretär den Bewerber deswegen geprüft hat, oder verursacht hat, dass er geprüft wurde durch einen oder durch mehrere kompetente Personen in der Weise, dass genannter Sekretär bestimmen mag und genannter Sekretär die Überzeugung hat, dass der Bewerber eine geeignete Person ist, um solch eine Erlaubnis zu bekommen. Ausgenommen davon wird, dass genannter Sekretär ausgeben darf ohne eine Prüfung eine Erlaubnis an irgend einen Luftfahrer, welcher besitzt eine Erlaubnis von einer Vereinigung von Personen oder Gesellschaften, die zu dem Zwecke gebildet wurden, um die Wissenschaft der Luftfahrt und des Flugwesens zu fördern, wenn die Grundsätze und der Charakter einer solchen Vereinigung derartig sind, dass der Sekretär überzeugt ist, dass eine solche Erlaubnis ausgegeben wurde nach einer gehörigen Prüfung und Beschlussfassung.

Nichts, was hierin enthalten ist, soll verhindern, das Fahren mit einem Luftfahrzeug durch eine Person, die keine Erlaubnis hat und 21 Jahre alt oder älter ist, oder eine Person, deren Bewerbung abgelehnt oder deren Erlaubnis aufgehoben oder eingezogen ist, wenn

licensed aeronaut, which licensed aeronaut shall be personally liable for any violation of the provisions of this act.

Section 6. Licenses for directing or operating an air ship shall be issued by said secretary, but no license shall be issued to any person under the age of twenty-one years, and such licenses shall be divided into three separate classes: license to operate spherical ballons; license to operate dirigible ballons; license to operate aeroplanes or heavierthan-air machines. Applications for licenses shall be made upon blanks furnished by said secretary, which blanks shall be in such form and shall contain such provisions not inconsistent with this act, as said secretary may determine. A number shall be assigned to each license and a proper record of all applications for licenses and of all licenses issued shall be kept by said secretary at his office and shall be open to public inspection. Each license shall state the name, place of residence, and post-office address of the licensee and the number assigned to him, the class of air ship to be operated, and such provisions, not inconsistent with this act, as the secretary may determine. Such licenses shall expire at midnight on the last day of February in each year. Such license shall, at all times, be carried by the licensee when he is directing or operating in air ship in this state, and shall be subject

sie begleitet wird durch einen Luftfahrer mit behördlicher Erlaubnis. Dieser Luftfahrer mit behördlicher Erlaubnis wird dann persönlich haftbar sein für jede Übertretung der Bestimmungen dieses Gesetzes.

6. Erlaubnisse zum Lenken oder Fahren mit einem Luftfahrzeug werden ausgegeben durch genannten Sekretär, aber keine Erlaubnis wird ausgegeben werden an irgend eine Person unter dem Alter von 21 Jahren, und die Erlaubnisse werden eingeteilt werden in 3 getrennte Klassen. Erlaubnis zum Fahren mit Luftballons, Erlaubnis zum Fahren mit lenkbaren Ballons und Erlaubnis zum Fahren mit Flugzeugen oder schwerer als Luft-Maschinen. Bewerbungen für Erlaubnis werden eingereicht auf Blankoformularen, die durch genannten Sekretär geliefert werden, welche Blankoformulare in einer solchen Form sein werden und solche Angaben enthalten müssen, die nicht vereinbar sind mit diesem Gesetz, und die genannter Sekretär bestimmen mag. Eine Nummer wird erteilt werden jeder Erlaubnis, und ein besonderes Protokoll von allen Bewerbungen um Erlaubnis und von allen ausgegebenen Erlaubnissen wird durch genannten Sekretär geführt werden auf seinem Büro und wird für öffentliche Einsichtnahme bereit liegen. Jede Erlaubnis wird enthalten den Namen, den Wohnort und Postadresse desjenigen, der die Erlaubnis erhalten hat, und die Nummer, die ihm zuerkannt wurde, die Art des Luftfahrzeuges, mit welchem er fährt und solche Be-

to examination, upon demand, by any proper officer.

Section 7. The secretary shall collect fees as follows: For the registration of every air ship, five dollars; for examination and tests of an applicant for a license to direct and operate air ships, as provided in this act, such sum as he may require, in any instance not exceeding twenty-five dollars; for a license to operate and direct air ships, two dollars; for every additional copy of a certificate of registration or license, fifty cents.

Section 8. The secretary may, after due hearing, suspend or revoke any certificate of registration or any license to operate issued to any person under the provisions of this act, for any cause which he may deem sufficient.

Section 9. Any non-resident of this state who has complied with the laws of the state within which he resides, relative to air ships and

stimmungen, die nicht vereinbar sind mit diesem Gesetz, und die der Sekretär bestimmen darf. Solche Erlaubnisse werden erlöschen um Mitternacht des letzten Tages des Februars jeden Jahres. Eine solche Erlaubnis muss jederzeit mitgeführt werden durch den, der die Erlaubnis hat, wenn er leitet oder fährt mit dem Luftfahrzeug in diesem Staate, und sie wird auf Verlangen der Prüfung durch jeden zuständigen Beamten unterworfen sein.

Der Sekretär wird wie folgt Gebühren einziehen. Für die Registrierung von jedem Luftfahrzeug 5 Dollar, für die Prüfung und Untersuchung eines Bewerbers um eine Erlaubnis zu lenken oder zu fahren mit genanntem Luftfahrzeug, wie in diesem Gesetz vorgeschrieben ist, welche Summe, die er verlangen kann, jeder Zeit nicht überschreiten darf 25 Dollar, für eine Erlaubnis zum Fahren mit und zum Lenken eines Luftfahrzeuges 2 Dollar. Für jede erneute Kopie eines Zeugnisses der Eintragung oder Erlaubnis 0,50 Dollar.

8. Der Sekretär darf nach gehörigem Verhör aufschieben oder widerrufen eine Eintragsbescheinigung, oder eine Erlaubnis zum Fahren ausgegeben an eine Person gemäss der Bestimmungen dieses Gesetzes aus irgend einer Ursache, welche er mag als genügend erachten.

9. Jeder Nichteinheimische von diesem Staate, welcher erfüllt hat die Gesetze des Staates, in welchem er wohnt bezüglich Luftfahrzeuge

the direction and operation thereof, may operate and air ship in this state not exceeding ten days in any year, without complying whit the provisions of this act relative to the registration of air ships and the licensing of aeronauts; provided, that the said non resident shall be a resident of a state requiring the registration of air ships and licenses to direct and operate the same and shall have been so licensed to operate and said air ship shall have been so registered in said state.

und die Leitung und das Fahren mit denselben, darf fahren mit einem Luftfahrzeug in diesem Staate nicht überschreitend 10 Tage in jedem Jahre, ohne zu erfüllen die Bestimmungen dieses Gesetzes bezüglich der Eintragung von Luftfahrzeugen und der Erlaubnis an Luftfahrer, vorausgesetzt, dass genannter Nichteinheimischer der Bewohner eines Staates ist, welcher die Registrierung von Luftfahrzeugen und Erlaubnisse zu lenken und zu fahren mit denselben fordert, und welcher haben wird solch eine Erlaubnis zu fahren, und genanntes Luftfahrzeug so registriert ist in genanntem Staate.

Section 10. Any person operating an air ship in this state who fails to comply with any of the provisions of this act shall be fined not more than one hundred dollars or imprisoned not more than six months, or both.

10. Jede Person, die mit einem Luftfahrzeug in diesem Staate fährt, und welche nachlässt zu erfüllen irgend eine der Bestimmungen dieses Gesetzes wird bestraft nicht höher als mit 100 Dollar, oder eingesperrt nicht mehr als 6 Monate oder beides.

Section 11. Every aeronaut shall be responsible for all damages suffered in this state by any person from injuries caused by any voyage in an air ship directed by such aeronaut; and if he be the agent or employee of another in making such voyage his principal or employer shall be responsible for such damage.

11. Jeder Luftfahrer wird haftbar sein für alle Beschädigungen, die in diesem Staate irgend eine Person erleidet, verursacht durch Schäden infolge irgend einer Reise in einem Luftfahrzeug, welches von solch einem Luftfahrer gelenkt wird, und wenn er ist der Vertreter oder Angestellte eines anderen, und macht solch eine Reise, dann ist sein Prinzipal oder Arbeitgeber haftbar für einen solchen Schaden.

Section 12. This act shall take effect from its passage.

12. Dieses Gesetz wird in Kraft treten nach seiner Annahme.

Approved, June 8. 1911.

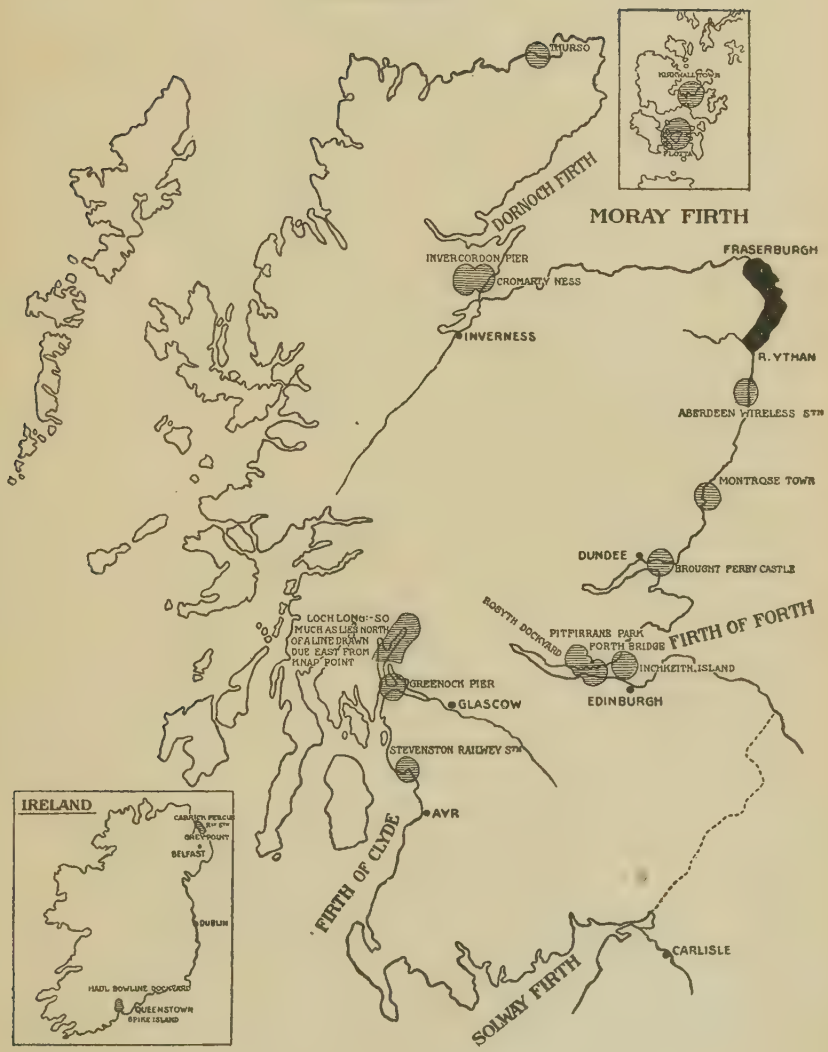
Genehmigt am 8. Juni 1911.

ENGLAND.

The approximate positions of the prohibited Areas described in Schedule I are indicated:

The excepted portions of the coast line described in Schedule II and the prescribed landing Areas mentioned in Schedule III are marked:

SCOTLAND



The approximate positions of the prohibited Areas described in Schedule I are indicated:

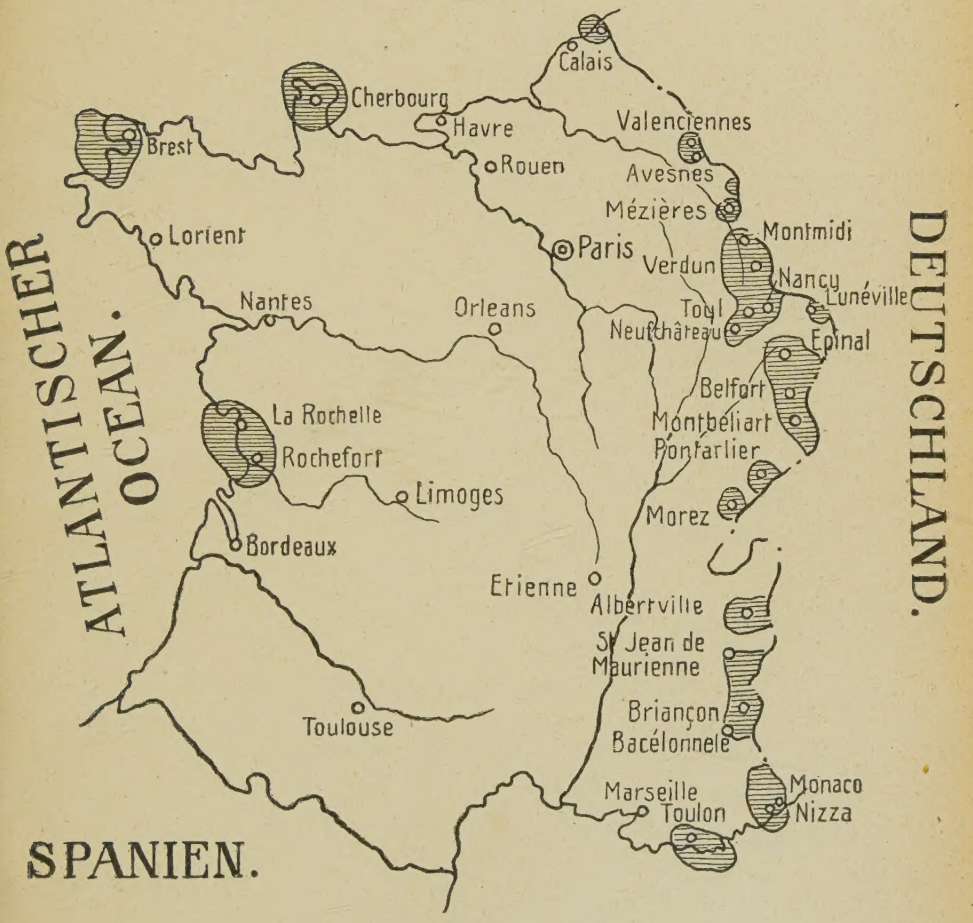
The excepted portions of the coast line described in Schedule II and the prescribed landing Areas mentioned in Schedule III are marked:

Deutsches Reich.

Karte der für Luftfahrzeuge verbotenen Zonen.

GEBIETE, DEREN ÜBERFLIEGEN ALLEN LUFTFAHRZEUGEN (AUCH DEUTSCHEN) VERBOTEN IST.

FRANKREICH.



Die für Luftfahrzeuge verbotenen Zonen Frankreichs.